5-6

Yacht RUSSIA

ПАРУС
КАК ОБРАЗ ЖИЗНИ

| № 5–6 (134) | МАЙ–ИЮНЬ | 2021 |

БУМ НА РЫНКЕ
SECOND HAND РАСТЕТ В ЦЕНЕ

ХОРВАТИЯ
АЛЬТЕРНАТИВЫ НЕТ

ВЫЖИТЬ СРЕДИ АКУЛ
ЧУДЕСНОЕ СПАСЕНИЕ

ТЕМА НОМЕРА

ПУТЬ НАВЕРХ
ЭВОЛЮЦИЯ ЯХТЕННОГО ДИЗАЙНА

WWW.YACHTRUSSIA.COM

16+

ISSN 1998-6459






Yacht RUSSIA
SAILING ACADEMY



ПАРУСНАЯ АКАДЕМИЯ, ОТКРЫТАЯ НА БАЗЕ ЖУРНАЛА YACHT RUSSIA

YACHT RUSSIA SAILING ACADEMY БАЗИРУЕТСЯ В СОВРЕМЕННОЙ ЯХТЕННОЙ МАРИНЕ SOCHI GRAND MARINA, РАСПОЛОЖЕННОЙ В ЦЕНТРЕ ГОРОДА СОЧИ

АКАДЕМИЯ ОБЛАДАЕТ СОБСТВЕННЫМ ФЛОТОМ

ELAN 210 – СПОРТИВНАЯ ПЯТИМЕСТНАЯ ЛОДКА, ИДЕАЛЬНО ПОДХОДЯЩАЯ ДЛЯ УСЛОВИЙ МОРСКОЙ ВОЛНЫ

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ:

ПРОВЕДЕНИЕ КОРПОРАТИВНЫХ И ИМИДЖЕВЫХ РЕГАТ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ

ОРГАНИЗАЦИЯ СПОРТИВНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ И ТРЕНИРОВОЧНЫХ ЛАГЕРЕЙ

АРЕНДА ПАРУСНЫХ ЛОДОК ELAN 210

SOCHI GRAND MARINA +7 918 209 59 47

Голландская верфь Saffier Yachts строит лучшие в мире лодки типа daysailer уже более тридцати лет. Эти яхты незабываемого дизайна в сочетании с новейшими технологиями и опытом семьи-владельцев верфи предлагают ЛУЧШЕЕ для Вас! Saffier – это прогулочная яхта, которую легко транспортировать в любую точку мира, легко перевозить по дорогам и легко управлять «в одиночку».









ЯХТСМЕНЫ И ГУРМАНЫ



стр. 24

ЭВОЛЮЦИЯ

стр. 44

ХОЛОДНОЕ (НЕ)ОРУЖИЕ



стр. 80

УЖАСЫ СИНЕГО МОРЯ



стр. 104

*Редакция журнала **YACHT Russia** объявляет конкурсный набор журналистов для штатной и внештатной работы.*

Требования к претендентам: опыт работы в журналистике, знание парусной тематики или желание ее освоить, ответственность, целеустремленность.

Направляйте резюме по e-mail: info@yachtrussia.com

ЖУРНАЛ YACHT RUSSIA № 5–6 (134) **МАЙ–ИЮНЬ | 2021** **ИЗДАТЕЛЬ** Василий Сенаторов **ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР** Артур Гроховский *grokh@yachtrussia.com*. **ДИРЕКТОР ЖУРНАЛА** Елена Субботина *subbotina@yachtrussia.com*
ШЕФ-РЕДАКТОР Сергей Борисов *borisov@yachtrussia.com* **ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ** Антон Шибаев shibaev@*yachtrussia.com* **ДИЗАЙН И ВЕРСТКА** Елена Кондрашова, Марина Лебедева, Ольга Мартынова
КОРРЕКТОР Светлана Лапина **МЕНЕДЖЕР ПО РЕКЛАМЕ** Елена Кравερская *kraverskaya@yachtrussia.com* **СЕКРЕТАРЬ РЕДАКЦИИ** Алина Роганова
АДРЕС РЕДАКЦИИ 115280, г. Москва, ул. Мастеркова, 4, **телефон** + 7 (495) 925 3510, **e-mail** *info@yachtrussia.com* **ВЕБ-САЙТ** www.yachtrussia.com
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОПУБЛИКОВАННЫХ В ЖУРНАЛЕ МАТЕРИАЛОВ ДОПУСКАЕТСЯ ТОЛЬКО С ПИСЬМЕННОГО РАЗРЕШЕНИЯ РЕДАКЦИИ. РЕДАКЦИЯ НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕКЛАМНЫХ МАТЕРИАЛОВ
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС 77-31937
от 23 апреля 2008 г. *«Для детей старше 16 лет»* Yacht Russia © 2021 | Yacht Russia по лицензии Delius Klasing Gmbh. Bielefeld. Germany. Мнение авторов не всегда совпадает с мнением редакции.
Подписано в печать 20.04.2021. Фото на обложке: Bertrand Duquenne / Tahiti Yacht Charter



От издателя



Прогнется ли World Sailing?

Большинство яхтсменов в мире – водоплаватели и гонщики выходного дня. А самый распространенный тип и размер парусных лодок – килевые яхты длиной 20–30 футов. Когда World Sailing два года назад принял решение ввести в программу Олимпийских игр офшорную гонку, он адресовал новую дисциплину именно этой категории яхтсменов. И они, сначала затаив на минутку дыхание от неожиданности, восприняли революционное нововведение на ура. Ведь олимпийский спорт, и особенно Кубок «Америки», с освоением фойлов перешел в новое, недоступное обычному яхтсмену измерение. Что, как мы наблюдали, привело к стремительной потере внимания парусного сообщества к большому спорту. Гонки на яхтах всегда были интересны и понятны только яхтсменам. На нерасчерченных пространствах, где хозяйничает ветер, трудно оценить происходящее, не имея хотя бы базовой подготовки. А яхтсмены, следя за трансляцией, как бы мысленно пересаживаются на лодки к участникам, поскольку знают этот вид спорта не понаслышке. Но кто в состоянии примерить на себя кайты, скифы, крылатые лодки?

На новую дисциплину немедленно отозвалось яхтостроение. На глазах начало расти производство новых, доступных по цене моделей в диапазоне 30 футов, стали появляться и множиться регаты одиночек и мини-экипажей. Крупные парусные державы открыли подготовку команд к 2024 году. Особую крутизну этому процессу придавала необходимость делать упор на настоящих моряков, то есть яхтсменов и яхтсменок с опытом гонок в открытом море, хорошим знанием навигации, метеорологии, навыками ремонтных экспресс-работ на борту, выносливых, устойчивых психологически…

Поклонники паруса во всем мире предвкушали возможность насладиться в недалеком будущем прямой трансляцией самого продолжительного олимпийского соревнования. О подобной рекламе парусного спорта можно было только мечтать… Что мы, наивные, и делали.

Гром грянул неожиданно. На днях спортивный директор МОК Кит Макконнелл предъявил Международной федерации парусного спорта ультимативное требование отказаться от офшорной гонки по причине ее продолжительности, дороговизны и невозможности обеспечить безопасность участникам. То, как выглядит ситуация на конец апреля, означает сокращение программы олимпийского паруса с десяти до девяти дисциплин на Олимпийских играх во Франции, поскольку ни одной другой протестированной дисциплины со смешанным экипажем в арсенале WS нет.

Как стала возможной подобная потеря? Ничего ведь не возникает на голом месте. Попробуем разобраться.

Приход Кима Андерсона в 2016 году стал неприятным сюрпризом для большого количества пригревшихся в World Sailing деятелей. Многолетние связи предоставляли узкому кругу особо приближенных к головке федерации коммерсантов отличную возможность для лоббирования классов яхт и их оснастки. Заинтересованные лица расплачивались за лояльное голосование не только, как болтают злые языки, деньгами, но и различными их заменителями: приглашением в судейскую бригаду или протестовый комитет на значимые соревнования в симпатичных местах, на семинары, экипировкой. Да и ежегодные поездки на конгрессы World Sailing, которые проводились на престижных курортах Америки, Ближнего Востока и экзотических островах, были сами по себе желанной целью, поскольку оплачивались не из своего кармана. В России, например, расходы членов комитетов и комиссий WS компенсировались ОКР. В результате для имитации бурной деятельности в федерацию направлялись десятки и сотни непринципиальных предложений, которые было просто невозможно обсудить, вынести на утверждение Совета, а потом и окончательно принять на Генеральной ассамблее чисто физически в установленный недельный срок.

Причем ладно бы парусный туризм, но деятельность WS, которая живет в основном на выплаты МОК спортивным федерациям, сама по себе была убыточной. Раздутый аппарат и дорогая аренда (которая в силу халатности ответственных лиц, вовремя не реагировавших на изменения, забитые арендодателями в старые договоры, должна была возрасти, останься WS в 2017 году в традиционном Саутгемптоне, в разы), непомерная плата за услуги сторонних компаний… Все это съедало денежные поступления, а привлеченные топменеджеры почему-то никак не могли найти спонсоров (и это для одного из самых престижных и дорогостоящих видов спорта в мире, которым увлечены десятки миллиардеров!).

Словом, в наследство Киму достались долги. Но, будучи не только яхтсменом-идеалистом, но и талантливым топ-менеджером крупной компании (кстати, Андерсон не оставил своей должности в бизнесе и отказался от положенного ему компенсационного пакета президента международной федерации), он активно взялся за дело. Цель – сделать работу организации прозрачной, что должно было импонировать потенциальным спонсорам, реформировать ее в соответствии с требованиями времени и рекомендациями Ассоциации международных федераций по летним видам спорта, обновить персональный состав совета директоров, а также создать внутри структуры отдельный орган, который бы регулировал и развивал неолимпийский парус.

Всего этого старая гвардия стерпеть не могла. Но и атаковать фронтально они не отважились. Бой было решено дать по линии олимпийских классов. И прежде всего на основе сражения за «Финн», самый традиционный и заслуженный олимпийский класс, включенный в программу Игр еще в 1952 году. К слову, «Финн» был и самым урожайным классом для российских яхтсменов. Чучелов, Манкин, Потапов, Балашов завоевали в нем олимпийские награды. К тому же «Финн» – швертбот для сильных и крупных мужчин.

Но WS стал заложником собственной программы гендерного равенства, продиктованной требованиями МОК. Дело в том, что в утвержденной на 2024 год программе парусные доски, «Лазер», «49-й» были парными классами (то есть отдельные дисциплины для мужчин и женщин). Их дополняли смешанные «470» и катамаран «Накра». Новыми дисциплинами должны были стать кайт и офшорная гонка на килевой яхте со смешанным же экипажем.

«Финн» был принесен в жертву.

Говоря теннисным языком, это была «вынужденная ошибка». Последовали протесты яхтсменов, демарши, публикации в СМИ. А скоро объявился и лидер оппозиции. Им стал известный испанский яхтсмен Жерардо Зеелигер, который родился в 1947 году, а в 1972-м гонялся на «Финне» в Киле. В одну упряжку с ним впрягся и бывший президент ISAF Пол Хендерсон, еще более преклонного возраста (год рождения 1934-й), который, кстати, был соперником Кима на выборах 2016 года. В сторону действующего президента WS полились потоки грязи, усердно генерируемые некоторыми политически ангажированными изданиями.

В WS эти люди нашли своих сторонников, а фактическим идеологом и политическим спонсором проекта стал яхтсмен и бизнесмен из Сингапура Нг Сер Мьянг, очень влиятельный член МОК (председатель финансовой комиссии), соперник нынешнего президента Международного олимпийского комитета Томаса Баха в избрании на эту должность в 2013 году.

Ситуацию усугубил онлайновый режим работы WS, введенный по причине пандемии. В результате на ноябрьских выборах президента WS на новое четырехлетие Ким Андерсон потерпел поражение от… китайского делегата, многолетнего вице-президента WS Цюанхая Ли. Этому способствовали два обстоятельства: господин Ли пообещал федерации спонсора на 10 миллионов долларов, а китайский МИД провел массированную кампанию по продвижению своего кандидата по дипломатическим каналам. Перевес в голосах был минимальным. Так, если бы страны, входящие в зону ответственности члена Совета международной федерации от России (а это, кроме нашей страны, Грузия, Азербайджан, Армения, Киргизия и Казахстан) выступили, как обещал в свое время президент ВФПС в своем письме Андерсону, в поддержку датчанина, он бы остался президентом WS. Но ВФПС накануне выборов направила в World Sailing представительницу Дальнего Востока, который традиционно культивирует тесные связи с китайскими яхтсменами. В результате ВФПС официально поддержала выдвижение господина Ли.

Такое «переобувание в воздухе», судя по выборам президента самой ВФПС в минувшем году, явление весьма популярное среди парусных функционеров страны, так что удивляться нечему. Что случилось, то случилось. Вопрос лишь в том, что принесет парусному спорту планеты в целом и России в частности избрание на пост президента WS функционера, а не яхтсмена.

Если говорить о китайском парусе, то это молодой спорт в Поднебесной. И хотя выбор Циндао столицей олимпийской регаты 2004 года был спорным решением в силу тамошних погодных условий (слабые ветра и сильные течения), на соревнованиях были в полный рост продемонстрированы колоссальные мобилизационные возможности страны. Китайцы, несмотря на короткую историю развития нашего спорта, могут похвастаться высокими спортивными достижениями в женском парусе (олимпийское золото в доске и классе «Лазер-радиал»), а также победой в Ocean Race (правда, командой легионеров).

На подъеме и парусное судостроение – лодки Fareast завоевали популярность во всем мире, а российские клубы с удовольствием покупают «Оптимисты», произведенные нашим дальневосточным соседом. Популярны среди россиян и некоторые регаты, например, вокруг острова Хайнань. Как и в других отраслях экономики и социального развития, нам есть много чему поучиться в Китае.

Смущает лишь отсутствие парусного бэкграунда у нынешнего лидера. Значит, успех будет во многом зависеть от советников. Как это бывает на деле, мы, к сожалению, почувствовали у себя в стране в последние восемь лет.

Картина повторяется в планетарном масштабе. Захочет и сумеет ли новый президент отстоять решения WS? Или поддастся давлению МОК, которое инициировано, конечно, не стоимостью офшорной гонки и сложностями с трансляцией, а желанием показать, кто в доме хозяин, и, вполне возможно, ревностью других видов спорта к продолжительности телетрансляции регаты (48 часов). Очевидно, пока WS полностью финансово зависит от хозяина Игр, шансов на это нет. Кстати, пока никаких денег из обещанных 10 миллионов в казну WS не поступило…

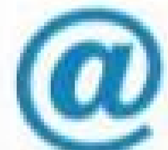
Поживем – увидим.

Василий Сенаторов,
издатель

ПИСЬМА

INFO@YACHTRUSSIA.COM

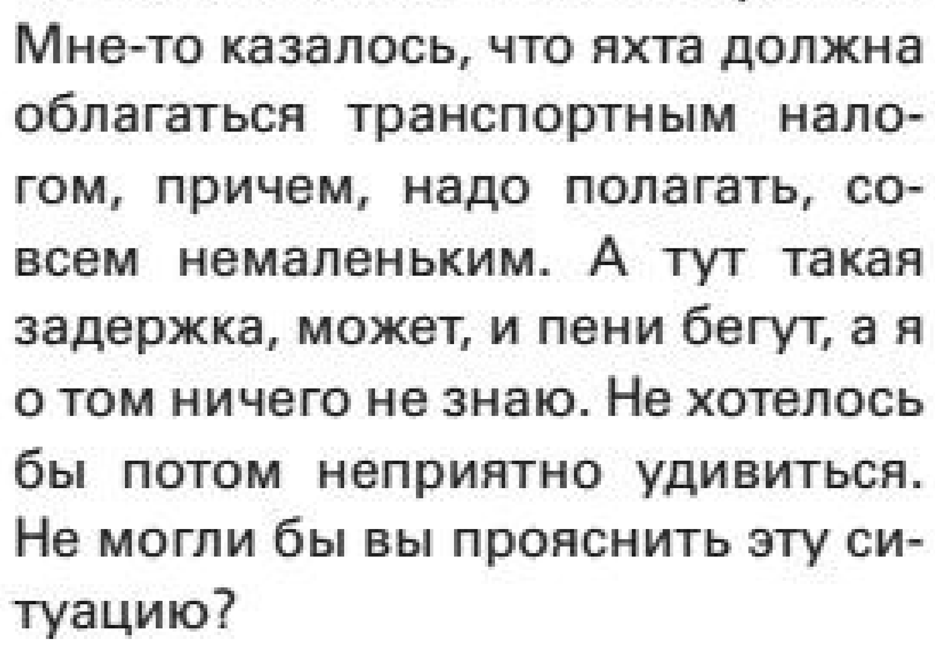




Пожалуйста, присылайте ваши письма объемом не более 250 слов на наш адрес:

INFO@YACHTRUSSIA.COM

(Письма могут быть сокращены. Авторская стилистика сохраняется.)



@ **Уважаемая редакция**, в прошлом году я приобрел парусную яхту с подвесным мотором 6 л.с., но налог на нее так и не пришел. Мне-то казалось, что яхта должна облагаться транспортным налогом, причем, надо полагать, совсем немаленьким. А тут такая задержка, может, и пени бегут, а я о том ничего не знаю. Не хотелось бы потом неприятно удивиться. Не могли бы вы прояснить эту ситуацию?

Федосеев Степан, Москва



От редакции. *Вы совершенно правы, Степан, согласно ст. 358 Налогового кодекса Российской Федерации яхты, парусные суда, моторные лодки, гидроциклы признаются объектом налогообложения, но – и это самое важное! – только если они «зарегистрированы в установленном порядке». Таким образом, если яхта была вами зарегистрирована в ГИМС, то налог на нее будет обязательно начислен.*

Что касается величины налога, то она прописана в ст. 361 Налогового кодекса и для парусных яхт составляет 20 рублей с одной лошадиной силы при мощности установленного двигателя до 100 л.с., что, согласитесь, вполне приемлемо. Однако, как это обычно бывает в юридической практике, здесь есть нюансы, поскольку любой субъект Федерации имеет право увеличить ставку налога, но не более чем в 10 раз. Так как вы москвич и, вероятно, зарегистрировали яхту в Москве, то вам следует ориентироваться на закон города Москвы от 9 июля 2008 года № 33 «О транспортном налоге». Согласно ст. 2 этого закона ставка на «яхты и другие парусно-моторные суда с мощностью двигателя до 100 л.с.» увеличена максимально и составляет 200 рублей за каждую лошадиную силу.



Совсем другое дело, если вы свою яхту не регистрировали, тогда и налог начисляться не будет. Но имейте в виду, что таким небрежением вы нарушаете ст. 16 Кодекса внутреннего водного транспорта (КВВТ), согласно которой не подлежат регистрации «суда массой до 200 килограммов включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 киловатт включительно, спортивные парусные суда, длина которых не должна превышать 9 метров, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха». Игнорируя это уложение (если у вас действительно, как вы пишете, «яхта»), вы рискуете быть уличенным инспектором ГИМС в нарушении при проверке на акватории. При этом согласно ч. 3 ст. 11.8 КоАП с 2019 года штраф за «управление судном (в том числе маломерным, подлежащим государственной регистрации), не зарегистрированным в установленном порядке либо имеющим неисправности, с которыми запрещена его эксплуатация» составляет от 15 до 20 тыс. руб.

И все же нам кажется, что это не ваш случай. Скорее всего, вы упускаете из виду, что налог на яхту за прошлый год придет только в конце этого года, тогда вы и узнаете самое главное – сколько.

ФОТО: ВИТАЛИЙ ЛАЗАРЕВ / ВСЛУХ.RU; MOTORLODOK.RU

Что такое FASHION MARINE

- ЭТО ОПЫТ, НАКОПЛЕННЫЙ ЗА 17 ЛЕТ РАБОТЫ
- ЭТО ЧЕТЫРЕ МАГАЗИНА В МОСКВЕ И СОЧИ:
  - Москва, м. «Кунцевская», «Молодежная», ТЦ «СПОРТХИТ», Сколковское шоссе, 31Б, 3 эт. (новый двухуровневый магазин справа от лифта, или слева от эскалатора), тел. (903) 761-51-76
  - Москва, м. «Речной вокзал», ТЦ «ЭКСТРИМ», ул. Смольная, 63Б, 3 эт., пав. К-10, тел. (495) 780 34 62
  - Москва, м. «Новые Черемушки», ТЦ «ПАНОРАМА», ул. Гарибальди, 23, 2 эт., тел. (495) 779 41 30
  - Сочи, ул.Войкова, 1 (прямо в Сочи Гранд Марина), тел. 8 (918) 145 26 26
- ЭТО ВЕДУЩИЕ МИРОВЫЕ БРЕНДЫ:

MARINE POOL	MAT DE MISAINE
GAASTRA	MONARI
NAPAPIJRI	SAINT JAMES
MARINO MADI	AIGLE
NEW ZEALAND AUCKLAND	GREEN COAST

- ЭТО ПРЯМЫЕ КОНТАКТЫ С ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ ЭКИПИРОВКИ ДЛЯ ВОДНЫХ ВИДОВ СПОРТА ИЗ ГЕРМАНИИ, ГОЛЛАНДИИ, ФРАНЦИИ, ИТАЛИИ, ДРУГИХ ВЕДУЩИХ ПАРУСНЫХ ДЕРЖАВ
- ЭТО ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННАЯ, УДОБНАЯ И МОДНАЯ ОДЕЖДА И ОБУВЬ ДЛЯ ЯХТСМЕНОВ – ПРОФЕССИОНАЛОВ И ЛЮБИТЕЛЕЙ, ОПЫТНЫХ КАПИТАНОВ И НОВИЧКОВ, ДЛЯ БЕРЕГА И ОТКРЫТОГО МОРЯ
- ЭТО ОТКРЫТАЯ ДВЕРЬ В СООБЩЕСТВО ЯХТСМЕНОВ
- ЭТО ГЛУБОКИЕ ЗНАНИЯ НАШИХ КОНСУЛЬТАНТОВ И БЕЗУПРЕЧНЫЙ ВКУС НАШИХ СТИЛИСТОВ
- ЭТО НАШИ ПОСТОЯННЫЕ КЛИЕНТЫ – ОЛИМПИЙСКАЯ СБОРНАЯ, САМЫЕ ИЗВЕСТНЫЕ КОМАНДЫ РОССИИ, ВЫДАЮЩИЕСЯ ЯХТСМЕНЫ, СРЕДИ КОТОРЫХ ИГОРЬ ЗАРЕЦКИЙ, УЧАСТНИК ГОНКИ GOLDEN GLOBE RACE
- ЭТО ГИБКАЯ ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К КАЖДОМУ ПОКУПАТЕЛЮ, КОТОРЫЙ ДЛЯ НАС ПРЕЖДЕ ВСЕГО ТОВАРИЩ И КОЛЛЕГА
- ЭТО ЛИЧНОЕ УЧАСТИЕ КОМАНДЫ FASHION MARINE В МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕГАТАХ – МЫ ВСЕ ПРОВЕРЯЕМ НА СЕБЕ!
- ЭТО ПОДДЕРЖКА ДЕТСКОГО ПАРУСНОГО СПОРТА И НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИИ «ЯХТСМЕН ГОДА»

САЙТ WWW.FASHIONMARINE.RU

ИНСТАГРАМ @FASHIONMARINE









FASHION MARINE – это ваш выбор: у нас вы найдете то, что так искали!

БЛОГИ



Впервые на ТОКЕ

Дмитрий Парамонов
(публикуется с сокращениями)

Бесконечность

Цепочка наших следов уходит за горизонт. Мы двигаемся в сторону миражей. В них бесполезно искать ориентиры. Через пару минут они изменятся до неузнаваемости. Точки, которые ты принимал за людей, исчезнут, полоска островов сольется в линию, а то, что казалось деревней, превратится во что-то странное, похожее на каменную плотину, а потом и вовсе исчезнет. До берега, на котором находится наш последний КП Повенец, еще 12 километров. Так говорит GPS, а нам кажется, что наши следы не кончатся никогда.

Позади четыре дня гонки. Настоящей гонки, когда ценишь каждую секунду. Можно опоздать на полчаса, а в итоге отстать на десятки километров. Маленькая ошибка, остановка, кайт безвольно опускается на землю, и ты смотришь, как удаляются твои конкуренты… Здесь не ошибаются только чемпионы, которые уже давно скрылись из виду. Но нас обошли не они, поэтому еще есть шанс кого-то догнать и перегнать. Точнее, был вчера. Сегодня снег искрится осколками стекла и тишина такая, что звенит в ушах. Штиль. Впереди, до самых миражей, нет ни одного человека.

На КП сидят обошедшие нас вчера две команды. Для них гонка уже закончилась, а нам еще топать и топать… немного меньше, чем целую вечность.

Холод

Скрылся красный круг солнца. Ему на смену пришел холод. Куртка, балаклава, сани, баулы седеют от инея. По прогнозу во время гонки минимальная температура не будет ниже -10, но, судя по тому, как нос щиплет на вдохе, на улице холоднее. Ветра нет, и мы идем в темноте, пока не натыкаемся на снежное болото, так мы его называем. Нога проваливается сквозь наст и оказывается по щиколотку в снежно-водяной каше. Вытаскиваешь со слоем налипшего снега. Следующий шаг – и каша на подошве смерзается в ледяную колоду. Через десять шагов идти уже невозможно.

Мы находим сухой лед и ставим палатку. Я начинаю ковыряться с печкой. Пока навинчивал на горелку газовый баллон, пальцы потеряли чувствительность. Открываю вентиль, но шипения не слышно. Переворачиваю баллон, тру его, отдавая алюминию собственное тепло. Чиркаю зажигалкой, но вместо горелки вспыхивает лужа газа на полу палатки. Оказывается, при -26 газ горит, только если его вылить на пол. Он не шипел, не пах, а, как вода, вытек из неплотного соединения и теперь полыхает ярким пламенем. Свернутым в рулон ковриком я сбиваю огонь. Достаю вторую горелку, она тоже не запускается. Грею баллон под курткой. Наконец газ на горелке начинает слабо тлеть. Похоже, дело пошло. Скоро станет тепло.

Лавировка

На пути от Пяльмы до Челмужей ветер дует в лицо, и мы нарезаем галс за галсом. Чтобы пройти 25 километров, надо одолеть 100, упираясь лыжами в хрустящий наст.

Пересекаем вчерашние следы других команд. Они проехали этот участок с шиком, одним галсом. Нам досталось другое. Три километра в одну сторону, три – в другую. Пытаясь отвлечься от этой монотонности, пою песни. Иногда под лыжами проскакивает, поблескивая водой, трещина. Медленно приближается полоска леса. Поворот, и лес остается за спиной. И так будет до момента, пока на берегу не промелькнет оранжевый конус промежуточной точки.

Волонтеры

Приятно, когда тебя ждут. Особенно когда не приползаешь на КП пешком, загруженный, как гужевая лошадь, а подъезжаешь под свист ветра в стропах. Нам наперерез бежит девчонка



Редакции ЯК очень хотелось бы каждому путешествующему под парусами, любящему яхты, предоставить слово и место на страницах журнала. Увы, это невозможно. Но и оставлять без внимания статьи, отчеты, дневники яхтсменов тоже неправильно. Поэтому мы предлагаем вниманию читателей их фрагменты и… ссылки на те ресурсы, где эти тексты представлены в полном объеме. И еще, уважаемые спортсмены и искатели приключений, даже не имея собственных сайтов, вы вполне можете рассчитывать на YACHTRUSSIA.COM

с фломастером и часами. Ей надо зафиксировать время нашего прибытия.

Если на КП положена остановка, то есть все основания надеяться на кипяток. Общаясь с волонтерами, чувствуешь себя немножко героем, заряжаешься позитивом. Они дружелюбные, открытые и всегда готовы помочь. Даже когда нет такой необходимости, мы часто специально подъезжаем поближе к ним, чтобы переброситься парой словечек: спросить, какое у нас место, впитать их настроение и немного передать своего. Нам всем есть чем поделиться.

Ночь

Включилась подсветка, и Кижи, словно сказочный замок, засияли посреди острова. Здесь надо остановиться на час. Сумерки сгущаются, превращаясь в ночь. Ветер торопит в путь. Другие команды зажигают красные стоп-сигналы на санях и фонари, пристраивая их на шлемы.

Я задаю всем один и тот же вопрос. «Вы правда поедете дальше? Ведь темно». На что получаю одинаковые ответы: «У нас же есть свет, в чем проблема?» А действительно, в чем? Ну не в том же, что двигаться предстоит ночью узким проливом между островами. А там торосы, акульими зубами торчащие из снега, и порывистый ветер вдоль берега и еле различимый кайт, висящий на грани светового пучка фонаря.

Мы привязываем светоотражающие ленточки на кайты. Четыре мерцающие полоски обозначают переднюю кромку, даже фонарь наводить не надо. Дожидаемся отмашки и начинаем движение. И как назло, сразу попадаем в снежный заряд. Приходится ехать близко друг к другу, чтобы не потеряться в темноте.

Проходим между островами, пересекаем торосы. До КП остается 2 км и 15 минут контрольного времени. Неожиданно мой кайт ловит провал ветра и начинает, сворачиваясь «колбаской». Не долетев до земли, он «выстреливает» и дергает меня всеми своими 15 квадратными метрами. Я торможу, но у саней тормозов нет, они толкают меня в бок, обгоняют… Тут кайт снова проваливается. Второй рывок гораздо жестче. Меня сбрасывает на сани. Спустя мгновение я уже лежу на снегу. По разные стороны от меня валяются отстегнувшиеся лыжи. Перевернутые сани лежат, словно черепаха на спине. Кайт исступленно бьется о снег.

Я встаю, отстегиваю сани, вывожу кайт в край ветрового окна. Уже что-то. Удерживая кайт, ставлю сани на полозья. Теперь собрать лыжи… Собрал. Смотрю на часы – до остановки гонки 10 минут. Не успеть… Оглядывая напоследок поле брани, я паркую кайт.

Токе

Второго марта мы будто попали в другое измерение. Кто эти люди? Они все знакомы, улыбаются друг другу, как старым друзьям. Все пространство холла заполняют вещи – сани, лыжи, баулы.

Мы с Васей ходим кругами по лабиринтам снаряжения и тоже суетимся. Несмотря на то что чеклист снаряжения был опубликован за три месяца до снежного марафона, чего-то все равно не хватает.

Бегаем по гостинице в поисках иголки с ниткой. И тут выясняется, что я забыл компас. Проявив чудеса изобретательности, предъявляем все необходимое.

Наконец едем. Неизвестность тревожит и даже немного гнетет. Мы никогда не участвовали кайт-соревнованиях и чувствуем себя детьми на взрослом празднике. Но главное ощущение такое: как же это круто – чего-то не знать и вдруг открывать для себя что-то абсолютно новое. У нас еще все впереди. Будет истерический старт в последнюю минуту. Нас будут обходить на полном бакштаге. Мы будем обгонять команды, распутывающие кайты, сидячие, стоячие и топающие пешком. Под конец гонки мы научимся считать секунды и узнаем горечь собственных ошибок, а пролетающие мимо конкуренты дадут нам распробовать их вкус сполна. Мы сделаем выводы, будем бороться до конца и уедем на поезде с уверенностью, что еще вернемся, еще повоюем. Нет, не для того, чтобы победить кого-то, а чтобы продвинуться еще на один шажок к тому, чего у нас пока еще нет, но быть обязательно должно.





ФОТО: АРТУР БОРОВСКИХ, ДМИТРИЙ ПАРАМОНОВ

НОВОСТИ

НЕубиваемые «Оптимисты»

ПРЕЗИДЕНТСКИЕ ГРАНТЫ ДЛЯ ЮНЫХ ЯХТСМЕНОВ КРАСНОДАРА И НАХОДКИ



В яхт-клубе «Парус», который базируется на берегу Краснодарского водохранилища, накануне Дня космонавтики были торжественно спущены на воду 12 «Оптимистов». Их производитель, компания Safety Boats, смело называет свои лодки «неубиваемыми», настолько они надежны и столь высоко их качество.

«Оптимисты» были приобретены в рамках социального проекта «Доступный парус детям» на средства Фонда президентских грантов. В рамках гранта также был приобретен катер «Аврора» для обеспечения безопасности юных яхтсменов во время тренировок и соревнований.

После спуска на воду «Оптимисты» в числе других яхт сразу приняли участие в первой в этом году регате «Весенние паруса». В соревновании приняли участие более 60 спортсменов из Краснодара, Ейска, Приморско-Ахтарска, Темрюка, Новороссийска и Туапсинского района. По словам старожилов яхт-клуба «Парус», такого числа участников акватория водохранилища не знала с начала 1990-х годов.

И это не единичный случай! Благодаря президентскому гранту «неубиваемые» «Оптимисты» получила парусная школа «Клуб парусного спорта капитана Джека» в Находке.

Белка и Стрелка: есть рекорд!



В День космонавтики, 12 апреля, женский кайт-дуэт «Белка и Стрелка» в составе Евгении Котляровой и Милы Поляковой вписал свои имена в историю сноукайтинга, став первой женской командой, которая прошла 750 км по Заполярью. Свой многодневный автономный поход спортсменки приурочили к 60-летию со дня первого полета человека в космос.

Девушки стартовали из поселка Яр-Сале (ЯНАО) в направлении Байдарацкой губы (залив Карского моря). Далее маршрут протяженностью в 1000 км был проложен через предгорья Урала в сторону Нарьян-Мара.

Первые три дня похода прошли по плану, удавалось проходить более 100 км в день. Сложности вызывало жесткое покрытие в тундре из утрамбованного снега, а также вскрывшиеся каньонные реки.

На четвертый день обе пары саней не выдержали нагрузки и развалились. Пришлось делать остановку в Воркуте. После ремонта саней и прохождения циклона, который команда переждала в городе, спортсменки продолжили движение. Однако на девятый день пути весенняя тундра встретила спортсменок полным отсутствием снежного покрова. Поэтому было принято решение официально завершить миссию по покорению Арктики на кайтах в поселке Хасыри-4 в 250 км от Нарьян-Мара.

«Лазер» отмечает полувековой юбилей

В 1969 году канадский яхтсмен и конструктор яхт Брюс Кирби задумался о создании небольшого швертбота, который можно было бы перевозить на крыше автомобиля. Прошло еще два года, и на свет появился «Лазер» – легкая, дешевая, динамичная яхта, вскоре покорившая весь мир, и Международный олимпийский комитет в том числе (на фото – таким был «Лазер» в 1973 году, таким он и остался).



За прошедшие с тех пор полвека было построено более 218 тысяч «Лазеров»! На этих яхтах сейчас ходят в 140 странах, и это самый массовый класс в мире, никакой другой даже не пытается с ним в этом соперничать.

В честь 50-летия Международная ассоциация класса «Лазер» (ILCA) решила провести в этом году серию праздничных мероприятий. При этом главные торжества пройдут 11 сентября, и в них смогут принять участие все «лазеристы» планеты, независимо от того, где они находятся. Детали празднования сейчас прорабатываются.

Лишь бы пандемия не помешала.

ФОТО: SAFETY-BOATS.RU, KRD.RU, МИЛА ПОЛЯКОВА, MODERN BOATING (AUSTRALIA) \\ PSA

Поколение next от Banque Populaire

АРМЕЛЬ ЛЕ КЛЕ ПОЛУЧИЛ НОВУЮ ЯХТУ И НАШЕЛ НАПАРНИКА



Новый макси-тримаран славного семейства – Maxi Banque Populaire XI Ultim – будет спущен на воду уже этой весной. Возможности его, как обещают создатели «болида», будут таковы, что он сможет улучшить все рекорды в классе ULTIM. Первая попытка состоится совсем скоро – в гонке Transat Jacques Vabre, которая стартует 7 ноября. Так как гонка эта double handed, то основному шкиперу тримарана, которым является Армель ле Кле, победитель Vendee Globe-2016/17, пришлось подыскать себе напарника. Им стал главный неудачник нынешней кругосветки Кевин Эскофье, чья лодка затонула, а сам он был спасен Жаном ле Камом. Однако лучшего напарника, по мнению Армеля ле Кле, просто не найти.

Началась подготовка к Vendee Globe 2024

Недавно завершившаяся 9-я кругосветная гонка Vendee Globe стала выдающимся событием и привлекла к себе огромное внимание болельщиков во всем мире. Президент Ассоциации яхт класса IMOCA Антуан Мермод уверен, что следующая кругосветка, которая стартует в 2024 году, окажется не менее ярким соревнованием. В частности, весьма вероятно, что в гонке примет участие больше женщин: если в 9-й Vendee Globe их было 6, то в 10-й может быть вдвое больше. При этом грядут изменения, связанные с яхтами: так, будут ограничены размеры подводных крыльев, также значительно жестче станут требования к лодкам, построенным до 2010 года, это продиктовано заботой о безопасности.



КОРОТКО...

«Драконья» верфь переезжает. Верфь Petticrows Boatyard, основанная еще в 1896 году и построившая за последние три десятилетия более 800 яхт класса «Дракон», переезжает из городка Бернхэм-он-Крауч на востоке Англии в португальский Кашкайш. Причина смены дислокации – пресловутый Брекзит. В стране, являющейся членом Европейского союза, проще осуществлять продажу как новых, так и подержанных «Драконов», ремонт яхт и торговлю запчастями. Драйвером переезда Petticrows в Португалию стал чемпион Европы Педро Андраде, который еще два года назад создал у себя в Португалии фирму 8D для обучения гонщиков, аренды яхт и подготовки их к соревнованиям. Контроль за строительством новых «Драконов» будет по-прежнему осуществлять конструктор и экс-чемпиона мира в том же «Драконе» Тим Тэвинор.



Solaris Yachts + CNB. Укрупнение компаний, объединение – это становится обычным явлением. Как подтверждение, CNB Yacht Builders присоединяется к Solaris Yachts. Планируется, что на верфи объединенной компании будут строить яхты длиной от 40 до 110 футов. Безусловно, лидерство в этом тандеме остается за Solaris Yachts, созданной еще в 1974 году и в каталоге которой сегодня 10 моделей, у каждой из которых множество почитателей по всему миру. В линейке CNB yacht builders, созданной в 1987 году (еще недавно она входила в состав группы Beneteau), сейчас две модели – 60 и 76 футов, и яхты этой верфи можно встретить на самых разных, даже ледовых, акваториях. Производство яхт CNB будет продолжено и расширено, причем с 2022 года их будут строить на верфи Solaris Yachts в Аквилее (Италия).

С юбилеем, Marinepool!

Ровно 30 лет назад два молодых баварских яхтсмена Штефан Эберле и Роберт Штарк создали компанию, которой предстояло встряхнуть парусную отрасль. Им это удалось! Сегодня они среди лидеров, заявив о себе почти во всех сферах парусной отрасли. «От яхтсменов для яхтсменов» – так звучит их девиз.

В декабре 1991 года на Аммерзее пришел первый контейнер из Индонезии с парусной обувью ручной работы. В 1992 году началось производство сумок и одежды в Китае. Сегодня компания производит свою продукцию во Вьетнаме, Таиланде, Турции, Украине, Эстонии, Португалии, Италии. Оборот компании составляет 25 миллионов евро в год, а в каталоге насчитывается более тысячи единиц продукции.

И все это без стороннего финансирования! Marinepool и по сей день находится полностью в частных руках: Роберт Штарк отвечает за маркетинг, продажи и имидж компании; Штефан Эберле – за финансы и производство, логистику и бухгалтерию.

Честность и ответственность – вот принципы, которых придерживается компания в работе с партнерами, за что они так ценят Marinepool. Среди друзей компании и журнал Yacht Russia. Компания Marinepool является многолетним партнером журнала в организации и проведении торжественной церемонии премии «Яхтсмен года». И мы поздравляем наших друзей с 30-летием! Это время зрелости и новых свершений!





Y7: модный стиль Михаэля Шмидта

Компания YYachts спустила на воду Y7, свою третью по счету модель. Основатель HanseYachts Михаэль Шмидт и дизайнер Билл Трипп создал очень привлекательную и скоростную 70-футовую лодку, оформленную в модном ныне стиле минимализма, что особенно заметно под палубой. Простые формы, светлая мебель, минимум необходимого оборудования («чтобы нечему было ломаться») – Михаэль Шмидт упорно продолжает воплощать концепцию яхты-мечты: большой, быстроходной, требующей малого экипажа, или вообще отсутствия оного, и минимального же обслуживания, интерьер которой больше похож на современное кафе, чем на морскую яхту.

Vortex Pod Racer: крылья плюс педали

Основная идея яхточки Vortex – сделать глиссирование на подводных крыльях доступным для широкого круга любителей парусного спорта. Яхтсмену больше не нужно передвигаться по яхте, вместо этого он сидит в центре кокпита, управляет ногами с помощью педалей и регулирует «полет» с помощью джойстика, установленного между коленями, выбирая режим движения и желаемый угол крена.

У яхты Т-образные крылья на коротких боковых поплавках и еще одно крыло на руле. Максимальную скорость – до 30 узлов – лодка должна развивать при небольшом наветренном крене. Суденышко будет строиться на предприятии McConaghy Boats в Китае из углеродного волокна (вплоть до мельчайших деталей).

Ожидается, что базовая цена на лодку без дополнительного оборудования составит около 33 000 евро.



ФОТО: BANQUE POPULAIRE, VENDEE GLOBE, BRAINTREEANDWITHAMTIMES.CO.UK, MALETSCHEK.AT, MARINEPOOL, YYACHTS, MCCONAGHY BOATS



Артур ГРОХОВСКИЙ,
главный редактор журнала YR

ЧТО-ТО НЕ ТО С КУБКОМ «АМЕРИКИ»

Тридцать шестой розыгрыш старейшего в мире спортивного приза завершился, и уже идут переговоры о проведении нового, 37-го Кубка.

Формально состязание прошло успешно – особенно с учетом действующих карантинных ограничений. Мы увидели немало интересного: крылатые однокорпусники, скорости свыше 50 узлов, необычные решения в области гидро- и аэродинамики. Однако кое-чего не хватало, а именно большого количества команд. И это сказалось на зрительском внимании: цифры просмотра трансляций в YouTube оказались достаточно скромными. Медийный охват Кубка не идет ни в какое сравнение с только что завершившейся Vendee Globe.

Не всегда легко понять, в чем причина того, что та или иная регата вдруг теряет популярность среди болельщиков. Тут можно вспомнить, как неожиданно перестала быть интересной зрителям Volvo Ocean Race. Нечто похожее, кажется, происходит и с Кубком «Америки». Во всяком случае, интерес к прошедшей гонке угас сразу по завершению состязания, что несравнимо с «постфинишным» освещением все той же Vendee Globe.

В чем же причина? Ведь состязания Кубка стали воплощением тенденций, проявившихся в парусном спорте в последние годы: и подводные крылья, и новые конструкционные материалы, и ультрасовременные компьютерные технологии (тут достаточно вспомнить искусственный интеллект, который самостоятельно «гонял» виртуальную модель новозеландской яхты на симуляторе, нарабатывая данные ее настроек).

И вроде бы то же самое мы видим в Vendee Globe: и крылья, и высокие скорости (причем в открытом океане), и совершенную электронику, помогающую гонщикам управлять своими судами, разве не так?

Так, да не так. Есть, и очень большая, разница между двумя этими соревнованиями. В Vendee Globe соревнуются люди, конкретные люди. Несмотря на электронных помощников, на серьезные отличия в ходовых качествах судов, этой зимой мы стали свидетелями борьбы личностей, сражения характеров. И успехи того же Короля (Жана Ле Кама) более чем наглядно показали, что не крыльями одними достигается победа.

Люди – вот самое интересное. Война машин приелась даже фантастам. А прямая трансляция из кокпитов «кубковых» лодок, хотя и была выполнена на высочайшем уровне (можно было выбрать конкретную камеру или довериться выбору режиссера, видеть температуру тела и частоту пульса рулевых), тем не менее была скучновата: скажите, что любопытного в неразгибающихся спинах «горилл» на лебедках? Ощущения единой команды на борту не было – казалось, что рулевой и тактик управляли биороботами-андроидами. Это – первое.

Второе. В погоне за скоростью и зрелищностью последние розыгрыши Кубка «Америки» лишились первоначальной идеи состязания – матчевой дуэли тет-а-тет. В финале нынешнего Кубка мы ее тоже не увидели. Немного тактической борьбы перед стартом за место на линии, а потом… А потом, кто выиграл старт, тот выиграл и гонку. По такому сценарию прошли почти все заезды, какой уж тут матчрейс. Это примерно то же самое, как если бы мы пришли смотреть «Формулу-1», а нам подсунули американский драг-рейсинг.

В общем, вместо разнообразия тактических решений нам предложили любоваться одной только скоростью. Это явно не то, чего ожидало большинство зрителей. И это очень тонко почувствовали аутсайдеры Кубка – американцы. Коммодор Нью-Йоркского яхт-клуба Крис Калвер высказался следующим образом: крылатые однокорпусники некрасивы, а борьба между ними мало напоминает традиционную матчевую гонку с упорным, едва ли не «контактным» противостоянием. И добавил, что если бы экипаж его клуба выиграл Кубок, то новым классом Кубка «Америки» стали бы водоизмещающие 80- или 100-футовые лодки: «Именно они хорошо подходят для традиционного матчевого противоборства. Зрители должны иметь возможность издалека видеть яхты, которым надлежит быть величественными».

Но американцы не выиграли, и не им диктовать правила будущего розыгрыша Кубка.



grokh@yachtrussia.com

ЛЮДИ – ВОТ САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ В СПОРТИВНЫХ СОСТЯЗАНИЯХ. ИХ СОПЕРНИЧЕСТВО, БОРЬБА ХАРАКТЕРОВ, ВОЛЯ К ПОБЕДЕ. ВОЙНА МАШИН ПРИЕЛАСЬ ДАЖЕ ФАНТАСТАМ



Андрей ШАРКОВ,
президент Русского крейсерского клуба

«ДА ЗАЧЕМ ВАМ НУЖНЫ ПАРУСНИКИ?»

Легендарный режиссер-документалист Ада Лазо первый из своих фильмов сняла про барк «Седов». Это было в 1975 году. Ада Адольфовна в начале семидесятых училась во ВГИКе на курсе Романа Кармена и во время одного из приездов в Ленинград увидела у набережной Лейтенанта Шмидта ошвартованный барк «Седов». Он несколько сезонов стоял там, не выходя в море. И влюбилась в корабль. Девушке казалось, что именно так выглядит человеческая мечта об Открытии. А потом однажды парусника на набережной не оказалось. Его увели в Кронштадт на капитальный ремонт. Якобы на ремонт. Барк неофициально готовили к утилизации. Но экипаж, преданный «Седову», упрямо продолжал своими силами проводить ремонтные работы: менял такелаж и просто делал что мог. И по сути, своим присутствием на борту мужики блокировали попытки, как говорят моряки, «попилить корабль на иголки».

Тогда история закончилась счастливо и трагично одновременно. Думаю, многие из читателей знают это. Фильм Ада Адольфовна сняла, его легко можно найти в сети, и уверен, что именно фильм, сам факт документальных съемок (то есть привлечения общественного внимания), стал причиной решения сохранить уже немолодой на тот момент парусник. Барк остался в строю. Но! Экипаж, несколько лет уберегавший парусник от уничтожения, списали на берег. За строптивость. Боцман тогда покончил с собой, а капитан через месяц скончался, не выдержал переживаний.

В марте 2021 года самый большой из учебных парусников в мире – барк «Седов» – отметил свое столетие. А ведь еще тогда, в семидесятые, когда начальство предлагало разобрать парусник на металлолом, это же полвека назад (!), корабль уже считался старым. Срок жизни современных кораблей – 30–50 лет. Вне зависимости от материала корпуса. Стремительно развивается навионика, движители, судоходство в целом. Все меняется! Поэтому в мире сформировалась целая индустрия по утилизации кораблей. Их режут быстро и эффективно. Все, кроме парусников. Их пытаются сохранять изо всех сил. Как те мужики в Кронштадте сохранили «Седов». А почему?

Конечно же, ответ и в количестве. Сейчас парусники не самые многочисленные суда. А редкость оберегают. Это с одной стороны. С другой – в парусниках есть душа. Так мне кажется. Поэтому к ним особый пиетет. Я не ходил и не работал на контейнеровозах или балкерах, но к этим современным посудинам отношение утилитарное. Как, например, к собственным автомобилям, ставшим привычными в обиходе. И которые мы обычно меняем через пять-семь лет и чаще без особого сожаления. И нас не интересует, что с предыдущей машинкой стало. Догадываемся (или надеемся), что где-то ее разобрали, и все что можно пошло заново в дело. Но за парусники, тем более парусники с историей, люди не просто держатся, их хранят. Как ценность.

История о том, как Ада Лазо сохранила «Седов», не единична. И в судьбе барка, и не только в истории «Седова». Когда читаешь биографию почти любого из ныне «живых» парусников, как правило, можно найти несколько таких поворотных для судьбы корабля моментов. Кто-то где-то что-то увидел, что-то кому-то сказал, как-то что-то сделал… В итоге вот он, красавец, радует нас, мореходов, когда встречаем на воде или у стенки в портовом городе!

Россия сегодня обладает самым большим флотом самых больших учебных парусных кораблей. Так уж сложилось исторически. «Крузенштерн», «Седов», «Мир», «Паллада» и все прочие – они сейчас «морское» лицо страны. Их приглашают и ждут на всех морских фестивалях и регатах по всему миру. Они сейчас украшение любого приморского города. Любого города, кроме почему-то наших. Теперь «Седов» не сможет стать у набережной Лейтенанта Шмидта, и новая «Ада Лазо» не вдохновится видом парусника. Барк теперь не войдет в Неву. Не сможет. Так называемый «скоростной диаметр» делает это невозможным. Мачты не пройдут под мостом. И в Калининград «Седов» с «Крузенштерном» скоро не попадут. Так решено там развивать городскую транспортную сеть.

Когда Ада Лазо оформляла пропуск в режимную зону судоремонтного завода в Кронштадте, кагэбэшник задал ей вопрос, который я вынес в заголовок. Скажите, вы тоже полагаете, что такой вопрос сегодня имеет место быть?

@ sharkovandrey@gmail.com

БОЛЬШИЕ ПАРУСНИКИ СЕГОДНЯ ХРАНЯТ, ПОТОМУ ЧТО ЭТО РЕДКОСТЬ, В ЭТОМ ИХ ЦЕННОСТЬ. И ЕЩЕ У НИХ ЕСТЬ ДУША…



Vilhelm Parfumerie

NEW YORK

MANGO SKIN

VILHELM PARFUMERIE

NEW YORK

В Иль де Ботэ, Sephora и проектах MOLECULE

Онлайн-магазин: www.molecule.ru. Тел.: +7 495 970 55 55

molecule_project



ЧАРТЕР: ПЕРСПЕКТИВЫ СЕЗОНА

СЛОЖНАЯ СИТУАЦИЯ С КОРОНАВИРУСОМ И ЗАКРЫТИЕМ ГРАНИЦ ПРОДОЛЖАЕТ ВНОСИТЬ НЕОПРЕДЕЛЕНОСТЬ В РАБОТУ ЧАРТЕРНЫХ КОМПАНИЙ, СТАВЯ В ТУПИК ЯХТСМЕНОВ. МЫ ПОПРОСИЛИ ПРОКОММЕНТИРОВАТЬ ТЕКУЩУЮ СИТУАЦИЮ НА РЫНКЕ **АНАСТАСИЮ ПОМОГАЕВУ** ИЗ ЧАРТЕРНОГО АГЕНТСТВА FAIRYSAIL

***Yacht Russia:* Прошлый сезон был сорван, все надежды возлагались на нынешний. Но вопреки ожиданиям карантин во многих местах только усиливается. Каковы чартерные перспективы этого сезона?**

Анастасия Помогаева: Не могу согласиться с тем, что прошлый сезон был сорван. Что он будет непрост, было понятно заранее, и это дало всем шанс примириться с реальностью и хоть как-то подготовиться. Открытие Турции в августе стало глотком свежего воздуха и для яхтсменов, и для агентств, и для чартерных компаний. С августа по конец ноября был активный период и для круизного чартера, и для регат. Так, в Турции прошли три большие официальные регаты и несколько любительских. Даже зимой был спрос на яхты, хотя погода и усиление карантинных мер, конечно, сказались. Европейские клиенты в период послабления ограничений тоже активно выходили в море там, где это было возможно. В 2021 году сезон начался с конца зимы за счет Сейшельских и Мальдивских островов, и в той же Турции. Открылась Черногория, а потом и Хорватия с Кипром. Так что перспективы есть. Однако строить долгосрочные прогнозы пока преждевременно. Мы ждем. Смотрим. Как только появляются официальные (это важно!) извещения об открытии тех или иных стран, тут же начинаем планировать чартеры по новым направлениям.

***YR:* Какова в целом ситуация с бронированием, запретами и отказами?**

А.П.: Любой, кто хоть раз брал яхту в чартер, знает, что договор на аренду достаточно строг. Фактически, внося предоплату, вы обязуетесь оплатить чартер полностью. К тому же не стоит забывать, что карантин или запрет на въезд – это форс-мажор для обеих сторон договора. Поэтому отказаться, не приехать и при этом рассчитывать на возврат средств, внесенных за яхту, не стоит. Из

ФОТО: ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

ФРАНЦИЯ

На момент сдачи номера YR в печать Франция все еще находилась в изоляции. Как минимум до начала мая там запрещено мореплавание в туристических целях на чартерных лодках. Индивидуальные владельцы могут посещать свои лодки только с предварительным заявлением о необходимости такого посещения, например, в случае продажи или ограбления. Лишь те из них, кто живет на расстоянии не более десяти километров от порта, могут пользоваться своим судном.

ДАНИЯ

ДАНИЯ тоже меняет правила: с 21 апреля владельцам яхт, находящихся на стоянках в Дании, снова разрешено въехать в нее (с отрицательным результатом теста). На следующем этапе (ожидается, что с начала мая) людям, прошедшим вакцинацию, будет разрешено въезжать в страну без тестирования.

ФИНЛЯНДИЯ

ФИНЛЯНДИЯ частично открывает свои границы яхтсменам, но лишь для ввоза в нее (и вывоза) маломерных судов. «С 15 апреля вывоз и транспортировка маломерных прогулочных судов являются основанием для оформления шенгенской визы Финляндии и въезда в страну», – официально заявило 14 апреля генконсульство Финляндии в России. При этом остаться в стране на долгое время, например для ремонта яхты, по-прежнему нельзя.

ЗАПРЕТЫ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Официально зонами риска в Европе (из числа «яхтенных стран») являются Дания и некоторые части Финляндии, а Словения, Мальта, Швеция и Нидерланды – зонами повышенного риска.

Строгие ограничения

Умеренные ограничения

ХОРВАТИЯ

Статистика заболеваемости в этой стране удручающая. Количество случаев заражения недавно резко возросло, из-за чего в середине апреля страна снова была официально объявлена зоной риска. Тем не менее почти все яхтенные порты открыты для входа и выхода. Оператор яхтенных гаваней – компания ACI – отложила начало открытия сезона только для пристаней в Рабе, Зуте, Пальмижане и Пискере (до дальнейшего уведомления). В остальных местах плавание возможно без каких-либо ограничений. При этом стоит иметь в виду, что в ряде регионов (Кварнер, Корчула и некоторых других) из-за сложной эпидемиологической обстановки рестораны закрыты.

ГРЕЦИЯ

Недавно вся Греция была вновь полностью заблокирована, порты закрыты, национальные морские границы – тоже. Туризм (в том числе и яхтенный) планируется возобновить с 14 мая.

ИСПАНИЯ

В Испании дела идут довольно хорошо. Так, Балеарские острова и некоторые районы побережья уже не являются зонами риска. Экипажи и владельцы яхт могут свободно перемещаться, им просто нужно соблюдать местные меры защиты от «короны», которые, впрочем, в зависимости от места могут быть довольно жесткими.

ИТАЛИЯ

В Италии действует четырехступенчатый уровень вирусной угрозы – от белого (угрозы нет) до желтого, оранжевого и красного. В настоящее время почти все регионы страны находятся в оранжевой или красной зонах. Там не разрешена туристическая деятельность, и для владельцев базирующихся в портах Италии яхт при их въезде в страну предусмотрен пятидневный карантин. Текущую разбивку по зонам риска можно найти на сайте: www.governo.it.

ТУРЦИЯ

Одни яхтсмены надеются, что строгие ограничения вскоре отменят, и уже ищут обходные пути, чтобы попасть в Мармарис, Фетхие и Гечек. Вместе с тем многие яхтсмены ведут переписку с чартерными компаниями об отмене брони и переноса дат бронирования.

практики 2020 года стало ясно: все, на что может претендовать клиент, это перенос дат бронирования (как правило, тут можно выбрать любые удобные). Многие страны, продлившие карантин и ограничения на въезд, вынудили чартерные компании переносить бронь с 2021 на 2022 год. Тут поделать ничего нельзя: все мы в заложниках у ситуации.

Комментарий немецкого юрисконсульта доктора Андерса Мейера, специалиста в области туристического и морского законодательства:
«Многие яхтсмены предполагают, что их чартерный контракт подчиняется обычному туристическому праву, которое почти всегда предусматривает, что в случае своевременного предупреждения чартерной компании о невозможности путешествия любая бронь может быть отменена немедленно и все денежные средства будут возвращены. Увы, это почти никогда не относится к бронированию чартерных яхт, так как последнее – это договоры аренды, реализующиеся в соответствии с соответствующим национальным законодательством той или иной страны, а не часть туристического права. Поэтому необходимо изучать условия контракта, который в наши дни заключается уже с учетом короновирусных ограничений. В нем говорится о возможных вариантах отмены: будет ли это перебронирование на новый срок или ваучер. Однако лишь несколько чартерных компаний (из числа известных) предлагают первый вариант. Возврат же средств не предлагает практически никто. Зато многие компании разрешают запросить отсрочку даже незадолго до начала плавания (обычно все же не ранее, чем за несколько недель), так как национальные ограничения могут довольно часто меняться, усиливаясь и ослабляясь.

При этом важно понимать, что действующие национальные ограничения в большинстве случаев не означают, что клиент не может путешествовать. Даже прямой запрет авиарейсов из вашей страны в страну назначения (место расположения чартерной базы) по причине антивирусных ограничений может не рассматриваться как форс-мажор, если, к примеру, к месту назначения можно добраться на автомашине или перелетами через третьи страны. Если арендодатель (чартерная компания) в своей стране может предоставить яхтсмену лодку, если внутренние переезды по этой стране не запрещены, если в ней нет заблокированных яхтенных портов или регионов, то неприбытие заказчика по причине вирусных ограничений не считается форс-мажором. То есть ситуация такова: если чартерная компания готова предоставить свои услуги, если полеты авиации в ее страну разрешены в принципе (неважно, что они могут быть запрещены из страны пребывания яхтсмена), а заказчик не может прибыть на чартерную базу, то это его проблема. Если отсрочка/отмена чартера не регулируется в договоре, то у яхтсменов, что называется, плохие карты на руках: чартерные компании наверняка удержат деньги».

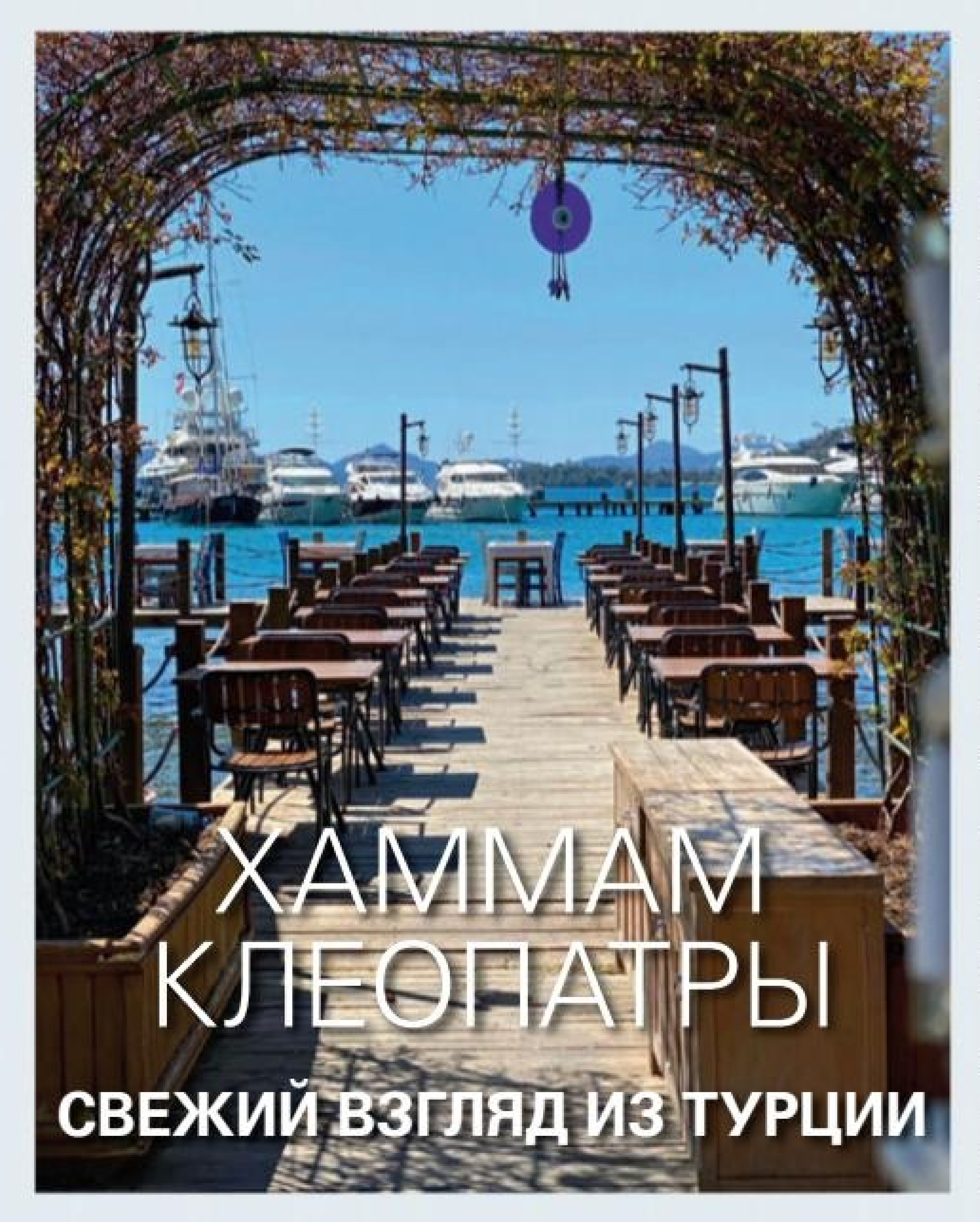
***YR:* Какие акватории сейчас открыты или более доступны?**

А.П.: Главный совет, который мы даем нашим клиентам, не торопиться и все тщательно взвешивать. Обязательно дожидаться официального открытия границы, не верить слухам и обещаниям. Конечно, мы все засиделись, и очень хочется, чтобы это все наконец-то закончилось, но не стоит принимать желаемое за действительное. Очень хочется верить, что список открытых стран будет расширяться. Пока из популярных яхтенных акваторий открыты Черногория, Хорватия, Кипр, Сейшелы, Мальдивы. Несколько стран вот-вот откроются, но до этого, как говорится, еще надо дожить. При этом надо понимать, что доступность «открытых стран» больше зависит от бюджета яхтсмена, чем от карантинных мер, тем более что отношение к ним у местных властей, например в той же излюбленной россиянами Турции, часто более лояльное из-за специфики яхтенного отдыха: отдых под парусом более безопасен по сравнению с береговым отельным, и в море больше свободы!

РОССИЙСКИХ ЯХТСМЕНОВ НЕ ОСТАНОВИТЬ. СЛИШКОМ СЛАДОК ВОЗДУХ СВОБОДЫ!



ФОТО: МИХАИЛ КОСОЛАПОВ, ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ



ХАММАМ КЛЕОПАТРЫ

СВЕЖИЙ ВЗГЛЯД ИЗ ТУРЦИИ

Самолет с русскими яхтсменами прилетел в Даламан с получасовой задержкой. Проверили HES и ПЦР на паспортном контроле. Аэропорт пуст, работает обменный киоск и таксисты.

Доехали до Гечека. Хозяин гостиницы спросил про HES, но смотреть не стал. Номер с окнами на стену соседнего дома оказался не похож на описание в booking.com

С 19 часов улицы Гечека пустынны. Большинство ресторанов работает навынос. В гостинице для постояльцев работает бар. В 20:00 запираются продуктовые магазины, в 21:00 начинается комендантский час. В Турции вспышка ковида: 50 тыс. заболевших в день.

Утром я нашел свою лодку в строящейся городской марине и место, где поесть, в ее окрестностях. Беру какое-то овоще-мясное блюдо с капучино и турецким чаем в бумажных стаканчиках. Ем на скамейке напротив пирса. За столиками кафе чаевничают из нормальной стеклянной посуды турки. Все они, по словам официанта, менеджеры ресторана и его сотрудники.

Туристы гнездятся с пакетами и контейнерами на лавках вокруг. Карантин! Турция борется с ужасной всемирной напастью, которая грозит вымиранием туристическим операторам и организаторам регат. Здесь ждут китайскую вакцину, ругают европейцев, зажавших «пфайзер» и «модерну», расспрашивают про «спутник». Уверены: «Спутник» – якши».

Ветрено и ясно. Когда приходит ветер, становится прохладно. Команда видит парусную яхту впервые. После инструктажа ветер удачно стих до умеренного, пригодного для практики с парусами.

Привязались к разрушенному пирсу у закрытого ресторана в Терсане. За два сезона без туристов он стал похож на руины виллы Клеопатры.

Открыли купальный сезон и в лавировку, проливами пробрались в Сарсалу. После двух гонок – треугольника и маршрутного офшора – встали на «турецкую растяжку» в проливе у острова Гемилер: якорь и веревка с кормы.

Оказались в неожиданно насыщенном культурой месте. Остров-город IV–VI веков. Ничего про Клеопатру, зато мощи Николая Мирликийского якобы нашли именно здесь.

Сбросили на воду тузик и поехали смотреть на развалины и маяк на закате. Вечером следили за переносом авиарейсов на Москву по плохонькому 3G.

Утром ветра нет. Шесть часов на моторе в Калкан. По дороге заглянули в грот, прошли вдоль песчаной дюны, купили у рыбаков ведро барабульки и дважды искупались.

Безлюдная деревня, укрывшаяся в зеленых холмах, удручает. Только собаки, рыбаки и русские яхтсмены. У остальных – комендантский час с 21:00.

S7 опубликовал список рейсов на Москву, которыми собирается вывозить свою часть из 30 000 русских туристов.

В бухте Wall Bay есть почти все, что нужно европейскому путешественнику: вода, приличный ресторан, душ, туалет, ликийская тропа и купальня, разумеется, Клеопатры. Но Wi-FI и электричества нет.

Утром по ликийской тропе дошли до хаммама Клеопатры. История Турции в этих местах состоит из нее, Николая Мирликийского, Ататюрка и Эрдогана. Но Клеопатры больше. Ее пляжи и хаммамы повсюду. Если бы она прожила дольше, мир стал бы другим, более загорелым и чистым на радость Ататюрку. Или Эрдогану.

Безлюдность украшает города. Москва во время весеннего карантина преобразилась: люди покинули улицы и заговорила архитектура, появилась линия и перспектива. Мы шагаем по пустынному торговому району Фетхие среди закрытых лавок и клубов. Только редкие коты перебегают рыночные переулки, украшенные сверху нелепыми шариками, цветными зонтиками, а по краям безголовыми туловищами манекенов. Завораживающее зрелище: ни пира, ни чумы.

Безрассудно отважные турки с медицинскими масками на подбородках спят на табуретках перед своими заведениями и подвергаются риску заражения от редких прохожих. Туристов не касается комендантский час, но идти некуда. Единственная возможность социализироваться – рестораны при гостиницах и марине. Иностранные гости без масок на подбородке едят и насыщаются, даже курят прямо за столиками на берегу.

За прошлые сутки S7 успел дезавуировать свои списки и придумать другие точно такие же. Авиакомпания «Победа» прислала мне подтверждение рейса. Утром в пятницу в Даламан отправилась первая партия вылетающих в Москву.

Думаю, все будет хорошо. Кровавый, как полагают одни, но довольно гуманный, как считают другие, российский режим вывезет все тридцать тысяч своих заблудших в Турцию граждан. В конце концов, не зря я наклеиваю желтый Don't Panic! на свою лодку. Все наладится. А турки построят новый хаммам Клеопатры или отремонтируют старый к нашему следующему приезду.

Михаил Косолапов
16.04.2021
Гечек, регата FirstByFirst light



ИСТРИЯ ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ

ЧТО НЕОБХОДИМО КАЖДОМУ УВАЖАЮЩЕМУ СЕБЯ ЯХТСМЕНУ ПОСЛЕ НАПРЯЖЕННОГО ДНЯ ГОНОК ИЛИ ДЛИТЕЛЬНОГО ПЕРЕХОДА? КОНЕЧНО, ХОРОШИЙ УЖИН! ИСТРИЯ, ПОЛУОСТРОВ НА СЕВЕРЕ ХОРВАТИИ, МОЖЕТ ПОХВАСТАТЬСЯ ЛУЧШИМИ РЕСТОРАНАМИ АДРИАТИКИ. ЭТО ЕЩЕ ОДНА ПРИЧИНА, ПОЧЕМУ ХОРВАТСКИЕ ВОДЫ ПРИВЛЕКАЮТ ЛЮБИТЕЛЕЙ ПАРУСА. МЫ ПРЕДЛАГАЕМ СОВЕРШИТЬ ГАСТРОНОМИЧЕСКОЕ ТУРНЕ ПО ИСТРИИ, ОЦЕНИВ 15 ЛУЧШИХ РЕСТОРАНОВ И ПАБОВ

Шпиль церкви Святой Евфимии, что в Ровине, виден издалека. Белая колонна возвышается над красно-зеленым полуостровом. Домики с черепичными крышами, окруженные деревьями, теснят друг друга, а в узких, вымощенных камнем переулках течет размеренная, спокойная жизнь



ФОТО: B. MÜLLER

ТЕКСТ
БОДО МЮЛЛЕРА

Если говорить об Истрии, то на ум приходит и итальянская архитектура, сохранившаяся со времен Римской империи, и культура славянских народов, переселившихся сюда в VII веке, и чистота, перенятая от австрийцев, и, конечно, лазурное море со скалистыми берегами. Это уникальнейшее место, другого такого нет во всей Европе.

Кроме обычных туристов Истрия всегда привлекала и яхтсменов. Парусная жизнь здесь так же разнообразна, как природа полуострова. Несколько сотен морских миль, десятки портов, марин и стоянок: на юге – укромные бухточки, на западе – торговля и большие города, на востоке – рыбацкие деревни, на севере – знаменитые курорты. Каждый найдет себе место.

Хорватов всего несколько миллионов, хотя эти земли населяли раньше итальянцы, славяне, австрийцы, и у всех были свои кулинарные предпочтения, и все оставили свой след. А еще рыба, пойманная в Средиземном море, моллюски, свежайшие овощи, подстреленная в лесах дичь – все это тоже оказало влияние на национальную кухню хорватов, также известную на всю Европу и далеко за ее пределами.

В своей статье мы решили рассказать о 15 местах, где можно вкусно пообедать и заодно ближе познакомиться с Хорватией. При этом только три ресторана находятся в нескольких километрах от моря, до остальных можно добраться на яхте и прямо с причала войти в мир дразнящих запахов.

Мы выбирали рестораны так, чтобы уже по их расположению и меню можно было понять разнообразие кухни полуострова.

Древняя архитектура, пляжные отели, вкусная еда, солнце, море, паруса – этот регион просто создан для туризма!



1 НОВИГРАДСКАЯ РЫБА

На западном побережье Истрии, в Новиграде, есть Marina Nautica, где находится известный среди любителей рыбных блюд ресторан Marina, открытый в 2011 году профессиональными поварами Мариной Гуси и Давором Буршичем. Ресторан решили назвать так, чтобы сразу было понятно, кто готовил и из чего. Марина Гуси со своим супругом составляют меню из национальных блюд Хорватии: морской окунь с рисом, кальмары с морковью и руколой… Рыба и морепродукты выловлены тут же – в море, на которое из окон ресторана открывается прекрасный вид. Овощи и травы только местные, вино собственного производства. Можно заранее забронировать столик по телефону: 385/99-812-12-67 или по почте: dbursic75@gmail. Новиград стоит у моря, и, оставив лодку в его порту, можно взять машину и добраться до других знаменитых гастрономических мест – Ливаде, Мотовун и Ференци.



2 ЛИВАДСКИЕ ТРЮФЕЛИ

Трюфель по праву является одним из самых изысканных деликатесов в мире. В Римской империи этот гриб ценился на вес золота, да и сейчас отведать хороших трюфелей – недешевое удовольствие. Многие удивятся, если узнают, что в Хорватии находятся одни из самых больших плантаций трюфелей в мире – в долине реки Мирна, в тени деревьев и в местах большой влажности. Выращивание и обработка трюфелей для многих семей давно стало традицией. В 1999 году Джанкароло Зиганте, один из местных фермеров, установил мировой рекорд: он вырастил трюфель, который весил 1,31 кг. Это достижение было занесено в Книгу рекордов Гиннесса. Фермер не стал продавать свое сокровище – с помощью него он организовал рекламную кампанию и пригласил гостей со всего мира к себе в Ливаде. В этом уютном городке среди полей и холмов он держит уникальный ресторанчик – все его блюда содержат трюфели!

ФОТО: B. MÜLLER

Даже во время пандемии
найти свободное место
в марине Новиграда непросто

3 ВИНА МОТОВУНА

Ресторан «У Роксанича» открылся здесь в 2019 году, у подножия средневековой крепости, которой окружен маленький город Мотовун, некогда имевший важное военно-стратегическое значение. Крепость расположена на вершине холма, на склонах которого выращивают виноград. Младен Роксанич, бывший моряк, в 2017 году купил здесь совсем небольшой участок земли, и, хотя из окна его дома не видно море, за два года он отстроил трехэтажный современный отель и... пятиэтажный подземный винный погреб. Очень рекомендуем попробовать Wine Flight стоимостью 32 евро. У Роксанича даже есть свой сайт, где можно все заказать заранее: www.roxanich.hr.



4 ВЫРЕЗКА ИЗ ФЕРЕНЦИ

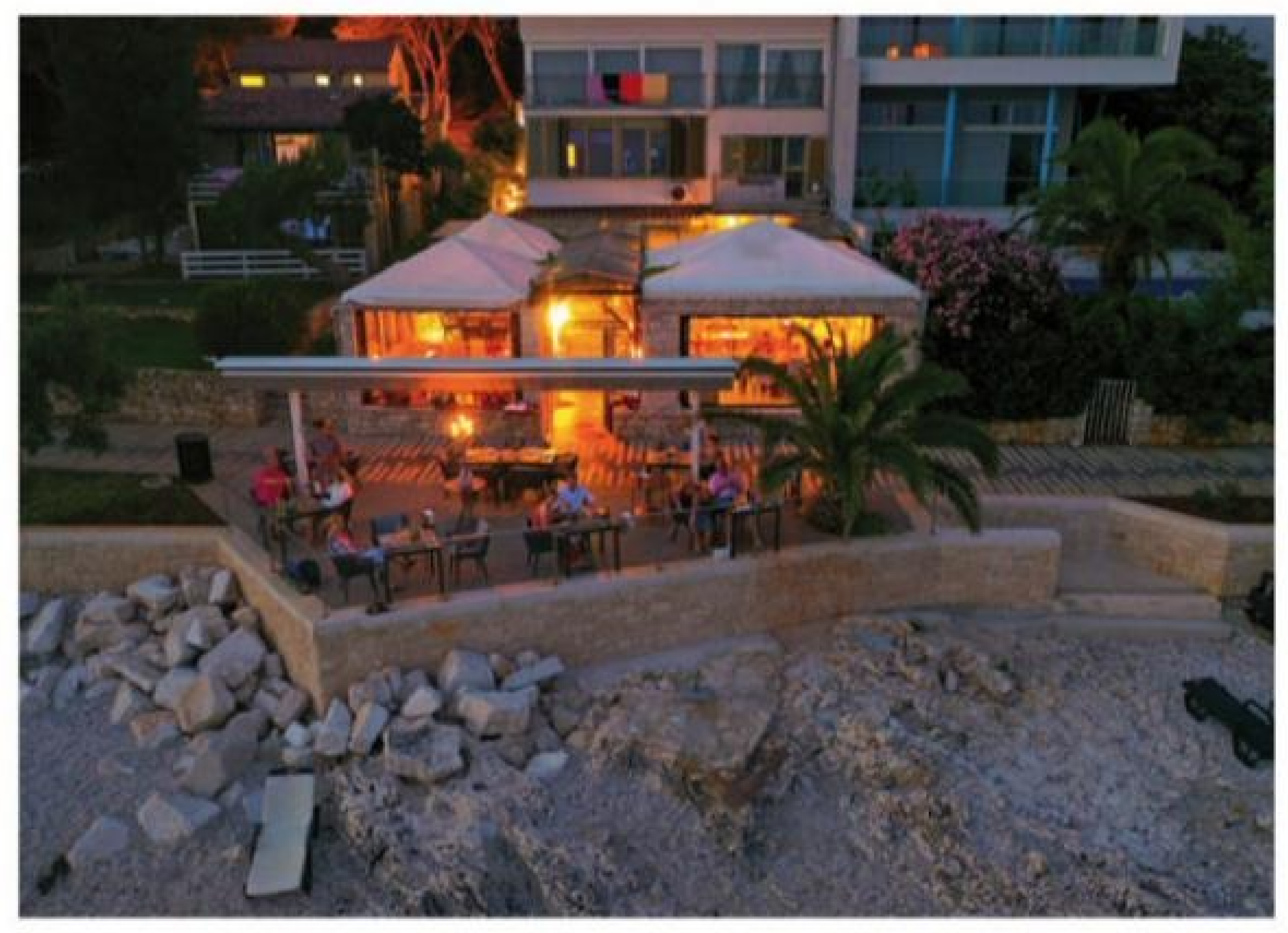
В Истрии есть поговорка: «Ветчина – дочь ветра». Это от древней традиции вывешивать мясо на холодный ветер бора, дабы оно как следует просушилось. Бора дует с материка, и чаще зимой, как раз после уборки урожая. В деревне Ференци сразу несколько семей занимается производством копченого мяса. Ресторан одной из них, семьи Дордано, входит в список лучших гастрономических мест Хорватии, по мнению авторитетного французского ресторанного гида Gault Millau. Главное блюдо – тонко нарезанная свинина, похожая на прошутто. Животных здесь выращивают на открытом воздухе, кормят только натуральными продуктами без каких-либо добавок. Мясо натирают солью и перцем, сушат сначала над костром, а потом на воздухе, а затем выдерживают в розмарине и других травах около года. Вино здесь тоже собственного производства, советуем красное Terrano. Больше информации можно узнать по телефону: 385/91-204-76-71.

Ресторан Viking уже много лет работает на берегу Лимского канала



5 ЛИМСКИЕ МОЛЛЮСКИ

Лимский канал между Ровинем и Врсаром углубляется в материк на пять морских миль. До недавнего времени он был закрыт для больших судов, теперь же здесь стоят несколько консервных фабрик, а рыболовные суда курсируют круглый день. Здесь тоже есть ферма, которая выращивает моллюсков. С появлением причалов, снабженных электричеством и питьевой водой, а затем и многочисленных отелей Лимский канал стал точкой притяжения для любителей рыбных деликатесов. Раньше здесь был только один ресторан – Viking, он и сейчас в лидерах. Забронировать столик можно по телефону: 385/52-44-81-19. Не забудьте отведать устриц и мидий!



6 МОРЕПРОДУКТЫ В УВАЛО-ЛЕСО

В миле от Ровиня, в местечке Увало-Лесо, есть популярный среди местных жителей ресторан Locanda Blue. Несколько лет назад он был серьезно перестроен Лоренцо Берканом, который унаследовал заведение от своей матери. У ресторана есть свой причал, с террасы открывается прекрасный вид на море. Шеф-повар Анис Якупович обновляет меню каждый сезон, но все его блюда – дань уважения национальной истрийской кухне. Прекрасные вина, разнообразные морепродукты – что может быть лучше для моряка? Предварительный заказ можно сделать по почте: info@blue.hr, или по телефону: 385/52-81-12-65.

7 БАР В РОВИНЕ

Если идти по аллее Святого Крица и свернуть к морю через старые городские ворота, вы обязательно наткнетесь на бар Mediterraneo. Отсюда, с вершины скалы, приятно наблюдать за роскошным (иных не бывает!) закатом, попивая вкуснейшие хорватские вина. Столик можно зарезервировать у владельцев – Жасмина и Жасмин Хускич по телефону: 385/91-432 83 57 или через сайт: www.mediterraneo-rovinj.eu/kontakte/.



8 МУЗЕЙ-РЕСТОРАН В РОВИНЕ

Veli Joze расположен в восточной части улицы Святого Крицы. Иван Сверко со своим сыном Иво готовят здесь лучшую в Ровине рыбу с 1994 года. Здесь много интересного и вкусного: необычный интерьер, обусловленный страстью владельцев к коллекционированию, рыба, запеченная в духовке с овощами, рыба в соусе бузара, пожаренная на гриле, вино из винограда сорта «Мальвазия» – красное и белое. Забронировать столик можно по телефону: 385/52-81 63 37, по почте: www.velijoze.net.

9 МАЛЕНЬКАЯ ИТАЛИЯ В РОВИНЕ

Ресторан La Puntulina расположен у самого моря, в каменном доме, принадлежавшем когда-то знатной венецианской семье, поселившейся здесь 500 лет назад. Владелец ресторана, Джованни Пелиццер, понял потенциал этого места и купил землю в 2004 году. Итальянская кухня предлагает трюфели, пасту, вино. Зарезервировать столик нужно минимум за три дня до посещения, а если вы хотите отсюда провожать закат, то за неделю по телефону: 385/52-81 31 86, через сайт: www.puntulina.eu.





10 ЗАСЛУЖЕННЫЙ РЕСТОРАН В РОВИНЕ

Сын рыбака Коррадо Пелиццер открыл Giannino в 1972 году. Более полувека ресторан Коррадо остается одним из лучших в Ровине, а его владелец до сих пор готовит, хотя организацией дела сейчас занимается его старший сын Нерео. Второй сын владеет уже известным нам La Puntulina – он находится от Giannino всего в километре, через набережную и площадь Аль-Понте. Интересная семейка! В ресторане Коррадо советуем попробовать его фирменное Brodetto alla Rovignese – пряное рыбное рагу. Больше информации по телефону: 385/99-407-94-27 или на сайте: www.restoran-giannino.com.

ФОТО: B. MÜLLER

11 ОЛИВКИ В БАЛЕ

Окруженный виноградниками и оливковыми деревьями отель-ресторан Villa Meneghetti является одним из самых дорогих мест отдыха в Хорватии. Здесь подают вина десятилетней выдержки, оливковое масло отсюда отправляют в лучшие рестораны Европы. Добраться в Бале можно морем, пройдя семь миль на юго-восток от Ровиня, пришвартовавшись в заливе Святой Бенедики. Дегустацию вина можно заказать заранее по телефону: 385/52-52 88 00, по почте: www.meneghetti.hr.





12 СЕМЕЙНАЯ КУХНЯ В БАНЬОЛЕ

Batelina рыбака Данило Скоко несколько раз признавался лучшим рестораном года в Хорватии. Batelina расположена в заливе Палта, в курортном поселке Баньоле, немного южнее Пулы. Утром Данило с сыном и небольшой командой выходит в море, чтобы вечером его жена вместе с другими первоклассными поварами приготовила вкуснейшие рыбные блюда – сардины в винном соусе, кальмары на гриле, пасту с печенью акулы. Небольшой ресторанчик почти всегда набит битком, а в холодное время года, когда рыба уходит на глубину, ресторан вообще закрывается. Место лучше зарезервировать заранее по телефону: 385/52-57-37-67.

13 БАР НА МЫСЕ КАМЕНЬЯК

Мыс Каменьяк – самая южная точка Истрии, популярное место у любителей дайвинга из-за своей прозрачной воды. Это природный парк, так что количество бухт, отелей и ресторанов здесь ограничено. Самым известным баром является Portich Beach, расположенный в одноименном заливе. Из-за пандемии он некоторое время не работал, песчаный пляж был закрыт, так что лучше заранее позвонить сюда по номеру: 385/98-88-76-48.





14 РЫБНЫЙ ПАБ В ТРГЕТЕ

На восточном побережье Истрии есть бухта Залжев-Раса, в которой можно пришвартоваться у бетонного пирса и вкусно перекусить в деревне Тргет, а точнее, в пабе Martin Pescador, которым владеет Патрик Влачич. Здесь можно заказать моллюсков, кальмаров или рыбу с картофелем, запеченные на чугунной сковородке. Место зарезервировать можно по телефону: 052/54-49-76 или 091/957-79-04.



15 СЕЗОН В ОПАТИИ

Небольшой ресторан Valle Losca в порту Волоска города-крепости Опатия особо почитается туристами-гурманами, он для них вообще № 1. С 2010 года Иосип Гудель подает здесь истрийские блюда, причем, что особенно приятно, по вполне доступным ценам. Постоянного меню тут нет – выбор продуктов зависит от сезона, так что в разное время года можно отведать и спаржу, и морепродукты с фруктами, и салат с белыми грибами. В конце вечера вас ждет прекрасное вино и красивый вид с деревянной террасы на крыши домов и море. Забронировать столик можно по телефону: 095/580-37-57 или 097/783-93-39.

ФОТО: B. MÜLLER; КАРТЫ: YACHT



ИНФОРМАЦИЯ ОБ АКВАТОРИИ





ТУРИЗМ

Экономика Хорватии на четверть зависит от туризма, так что сервис тут на самом высоком уровне. Есть множество портов, бухт, отелей, ресторанов – хорваты всегда рады гостям. Правда, цены совсем не щадящие.

ПОГОДА И ВЕТЕР

Летом доминируют северо-западные ветра, но дуют они преимущественно в первой половине дня. Вечером скорость ветра не превышает шести узлов, ночью на море устанавливается штиль. Холодная порывистая бора дует несколько дней в конце августа, с сентября направление ветра меняется на юго-восточное, и погода немного ухудшается. Больше информации на www.meteo.hr, www.windguru.cz, www.windfinder.com.



Остров Крес – одно из тех мест, которые любят посещать яхтсмены

НАДЕЖДА НА ЛУЧШИЕ ВРЕМЕНА

ЗА ПОСЛЕДНИЙ ГОД ХОРВАТСКИЙ ЧАРТЕР ПОНЕС КАТАСТРОФИЧЕСКИЕ УБЫТКИ. ВДВОЕ СОКРАТИЛОСЬ ЧИСЛО ПРИЕЗЖАЮЩИХ ЯХТСМЕНОВ. ОДНАКО ВЕСНОЙ ПОЛОЖЕНИЕ НАЧАЛО ВЫПРАВЛЯТЬСЯ. КРИЗИС ПОЗАДИ?

ТЕКСТ
КАРЛА-ХАЙНЦА БЕШТЕНДИГА И АНДРЕАСА ФРИТЧА

Туристический бизнес Средиземноморья серьезно пострадал от европейских локдаунов. Хотя прошлым летом можно было арендовать машину для поездки по Хорватии и яхту для путешествия вдоль ее берегов (главы государств наивно надеялись, что проклятый вирус отступил), количество людей, готовых рисковать своим здоровьем, все уменьшалось, а правительства европейских стран продолжали вводить локдауны. Это не могло не сказаться на экономике Хорватии. Стране пришлось нелегко: безработица, болезни…

Пришел новый год, а старые проблемы остались. Ежедневный отчет об эпидемиологической ситуации можно посмотреть на сайте: www.sea-help.eu. Но попасть в Хорватию сейчас все-таки можно – на машине через Австрию и Словению. Но имейте в виду, там вас пустят только в магазины, туалеты и на заправку. Морские границы также открыты, но вы должны будете предоставить хорватской таможне отрицательный ПЦР-тест. Хорватия не может позволить себе

ФОТО: PABLO BORIS DEBAT / STOCK.ADOBE.COM, M. AMME, B. MÜLLER

закрыть все границы, отгородившись от остального мира, как это сделал Израиль. Тогда экономика рухнет окончательно. Принцип хорватов прост: добро пожаловать, заболевшим вход запрещен.

Несмотря на все трудности, мы отправились в Хорватию на полуостров Истрию, самое безопасное место… Лодку мы взяли в компании Pitter-Yachting, заодно познакомившись с ее владельцем Петером Клаусом. Он австриец, владеет несколькими чартерными базами на Адриатике. Петер рассказал нам, что за последние недели появляется все больше людей, готовых отправиться под парусом в открытое море. По его мнению, люди уже смирились с пандемией, пытаются не замечать ее или обходить стороной. Вакцинация еще более увеличит поток туристов, желающих почувствовать свободу и свежий ветер.

Чартерные компании сегодня буквально охотятся за клиентами. Цены снижаются, бесплатно можно забронировать почти любую лодку. Если все же требуется внести депозит, то вы будете застрахованы компанией Allianz. Суть страховки проста: если вы внезапно заболеете коронавирусом, даже бессимптомно, вам вернут все деньги. Про пандемию пока никто не забывает, а как хотелось бы…

Конкуренция растет, фирмы сражаются за свое существование, ведь сейчас снова появился шанс заработать. Многие крупные компании, такие как ACI-Marinas (www.aci-marinas.com), предоставляют туристам множество льгот: бесплатная стоянка раз в неделю, скидки на чартер, выгодные бонусы и предложения. В этом смысле пандемия парадоксальным образом сыграла на руку яхтсменам!

На Истрии ситуация с вирусом все же полегче. Рестораны работают на открытом воздухе, ношение масок обязательно только в общественных местах и транспорте, при этом государство все же старается следить, чтобы люди и компании соблюдали разумные гигиенические правила. Тем, кто последует нашему примеру и отправится в те места, мы расскажем о самых красивых портах Хорватии…

1 РОВИНЬ

Один из древнейших городов на западном побережье полуострова, его история восходит к VII веку. Друг к другу теснятся домики с разноцветной черепицей, в центре города находится кафедральный собор. Сейчас в порту еще можно найти место – в докарантинное время все бронировалось на несколько месяцев вперед. Именно отсюда многие яхтсмены отправляются исследовать островную Хорватию.

2 ПУЛА

С населением 60 тысяч человек этот город является крупнейшим на Истрии. Собственный аэропорт, городской порт, древнеримский амфитеатр I века, форум, храм Октавиана Августа – все это привлекает туристов и предпринимателей. За последние годы на развитие туристического бизнеса здесь было потрачено около 850 миллионов евро. Но из-за пандемии такие затраты вряд ли окупятся в ближайшие годы.

3 ВЕРУДА

В марине Bunarina тестируется уникальная система мытья корпусов под водой, но… каждый чистый квадратный метр стоит 5,30 евро, да к тому же длина лодки не должна быть больше 16 метров, а ведь роскошные яхты курсируют здесь круглый год, а членство в Главном морском клубе считается очень престижным. Про более простой сервис и не такие затратные стоянки можно прочитать на www.bunarinalup.com

4 ДЕРЕВНЯ ТРГЕТ

Длинный залив уходит далеко вглубь Истрии, многочисленные деревни с пристанями разбросаны по его берегам. Здесь можно арендовать лодку, отремонтировать ее, вкусно пообедать в местном ресторанчике.

5 ЯДРАНОВО

Новая небольшая гавань в пяти километрах к северу от Риеки. Туристы только начинают знакомиться с этими местами, так что пока их не очень много. Ночь у причала стоит 43 евро, годовая стоянка – 4700 евро. Лодок тут поместится много, но мало кто рискует вставать в порту, который не защищен волнорезами. В прошлом году от сильного шторма здесь пострадали несколько яхт. Больше информации о новой гавани здесь: www.marina-jadranovo.eu

6 КРЕС

Это большой остров между Риекским заливом и заливом Кварнер с одноименной столицей. Недавно построили несколько волнорезов, несколько новых причалов, оснащенных электричеством и питьевой водой.



ОСТРОВ МОЛАТ

Якорная стоянка в бухте Запунтел. Здесь царят тишина и спокойствие



ЦАВТАТ

Южный порт поражает своей красотой: пальмы, набережные, белокаменные домики, яхты

1 Ровинь
5 Ядраново
4 Тргет
Пула 2
6 Црес
3 Веруда
7 Уние
8 Сусак
9 Ровенска
10 Силба
ХОРВАТИЯ
11 Ист
12 Молат
13 Петрчане
14 Иж
15 Мала-Ламьяна
Телашчица 17
16 Муниципалитет Св. Филиппа и Иакова
18 Корнаты
20 Скрадин
19 Првич
21 Вис
Дубровник 22
Цавтат 23
N
30 м.м.

7 УНИЕ

Уние расположен к западу от острова Лошинь и отделен от него проливом под названием Унийский канал. Сюда ходят паромы, на острове есть несколько шикарных отелей. Вода настолько чистая, что морское дно видно как на ладони.

8 СУСАК

Крошечный островок в заливе Кварнер с маленькими рыбацкими домиками и полями душицы, здесь совсем нет деревьев. На юго-восточной части острова недавно был построен новый пирс, в заливе размещены пять мурингов.

9 ПОРТ РОВЕНСКА, ВОСТОЧНАЯ СТОРОНА ОСТРОВА ЛОШИНЬ

Недавно началось расширение порта: удлиняют пирсы, проводят электричество. Работы должны закончиться к маю этого года, однако волнорезы построят только в следующем году. Погода здесь меняется очень быстро, и кажущееся таким безобидным Адриатическое море может вдруг разбушеваться.

ДО КОНЦА ИЮНЯ РАЗ В НЕДЕЛЮ СТОЯНКА В КАЖДОМ ПОРТУ БЕСПЛАТНА



ДУБРОВНИК

Пирсы вскоре будут удлинены ради возможности принимать самые большие яхты, а число причалов увеличено

10 СИЛБА

Здесь запрещено автомобильное движение (да и откуда здесь взяться машинам?), весь остров объявлен пешеходной зоной, а если учесть, что сверху он похож на цифру «восемь», то гулять по нему можно бесконечно. Название острова переводится с латинского как «лес», и, действительно, Силба вся покрыта деревьями, а у белокаменных фешенебельных особняков – здесь любят отдыхать богачи – можно встретить и пальмы. А вот гавань в плохом состоянии – региональное управление никак не выделит денег на ремонт.

11 ОСТРОВ ИСТ, ЮЖНЫЙ ПОРТ

По песчаному пляжу тянется длинная деревянная дорожка вокруг острова. Она проходит через 15 причалов. Большинство яхтсменов останавливаются в южных бухтах. В прошлом году несколько лодок пострадали из-за сильного ветра и плохой защищенности северной стороны острова.

12 МОЛАТ

На этом маленьком кусочке суши расположен одноименный поселок. Вокруг острова разбросаны буи, лодки приходят и уходят, делая небольшую передышку, чтобы полюбоваться на

ФОТО: PUBLIC DOMAIN, MARINA JADRANOVO; КАРТЫ: YACHT



ЯДРАНОВО
Новый небольшой порт к югу от Риеки рассчитан на сотню лодок. Сервис здесь наивысшего качества

красоты Далмации – исторического региона Хорватии.

13 ПЕТРЧАНЕ

Эта деревня расположена примерно в 12 километрах к северу от города Задар. Бухта с пирсом, песчаный пляж, променад – спокойствие и тишина.

14 ВЕЛИ-ИЖ

Остров в самом центре хорватского архипелага. От Молата он отделен проливом Запунтель. В прошлом году, что удивительно, здесь открылся ресторан с собственным причалом. На ночевку многие яхтсмены любят останавливаться в бухте Воденьяк.

15 БУХТА МАЛА-ЛАМЬЯНА, УГЛЯН

В этом большом заливе встают на якорь и туристы, и рыбаки. В ресторанах на берегу подают свежевыловленную рыбу и разнообразные морепродукты.

16 БИОГРАД-НА-МОРУ

С середины марта началась реконструкция марины. Она будет проходить в два этапа. Завершен пока только первый – теперь порт сможет принять 130 судов. Этот город является крупнейшим морским портом Хорватии, через него проходят несколько важных транспортных и торговых маршрутов.

17 ТЕЛАШЧИЦА

Здесь находится природный парк с высокими белыми скалами в зеленых шапках деревьев. Мест для стоянки тут мало, всего лишь несколько буев.

18 КОРНАТЫ

Группа островов в центральной Хорватии. Из 13 некогда пользовавшихся популярностью ресторанов три закрылось, остальные терпят убытки и поднимают из-за этого цены. Но у людей денег тоже нет, так что после пандемии выживут сильнейшие и самые упорные. Мы остановились в заливе Стрижня, недалеко от ресторана Darko, который уже никогда не откроется.

19 ПРВИЧ

У столицы маленького острова, деревни Сепирин, строится новая марина. Есть несколько причалов для паромов – туристы с материка любят посещать это место.

20 СКРАДИН

Небольшой городишко с населением в несколько тысяч человек. Здесь есть небольшой залив, уходящий вглубь материка, где можно спокойно переночевать, укрывшись от непогоды. Каждый день отходят несколько экскурсионных автобусов к долине Крка – национальному парку Хорватии с удивительными по красоте реками и водопадами.

21 ОСТРОВ ВИС

Муринги в бухте Стинива, главном порту острова, были установлены лишь в прошлом году. Однако на острове можно найти несколько уютных бухт и переночевать прямо там. Людей здесь не очень много, а отливов бояться не стоит.

22 ДУБРОВНИК

В последнее время городской порт разрастается: улучшаются условия стоянки, число мест увеличивается, причал расширяется. Высокие стены каменного замка отделяют город от моря. Скалистые берега, черепичные крыши – средневековая архитектура привлекает множество туристов. Среди яхтсменов это место тоже всегда было очень популярным.

23 ЦАВТАТ

Недешевое место. Туристический сезон начинается в мае и продолжается до сентября. В это время цены на стоянку выше, чем обычно. Здесь нельзя встать на муринг – их просто нет, поэтому яхты швартуются к 18-метровому пирсу.

СИЦИЛИАНСКАЯ ЗАЩИТА

НА ЭГАДСКОМ АРХИПЕЛАГЕ ОТЕЛИ МИРНО УЖИВАЮТСЯ С РЫБАЦКИМИ ДЕРЕВУШКАМИ, А ПЛЯЖИ – СО СКАЛИСТЫМИ БЕРЕГАМИ. ЭТИМ ОСТРОВАМ БЛИЗ СИЦИЛИИ УДАЕТСЯ СОХРАНЯТЬ СПОКОЙСТВИЕ ДАЖЕ В ПАНДЕМИЮ, А ОЧАРОВАНИЕ И ТИШИНУ – НЕСМОТРЯ НА МНОЖЕСТВО ТУРИСТОВ И КРАСОЧНЫЕ ФЕСТИВАЛИ. ТАКОВА ОНА, НАСТОЯЩАЯ СИЦИАЛИАНСКАЯ ЗАЩИТА, КОГДА ПОБЕЖДАЕТ САМЫЙ СТОЙКИЙ





Коммуна Трапани. Мы держим курс на заброшенный завод по переработке тунца

ФОТО: J. JEPSEN

У северного побережья спокойно только тогда, когда ветер дует с юга. С сентября господствующие ветра меняют направление, и скалистый берег Сицилии вас уже не защитит

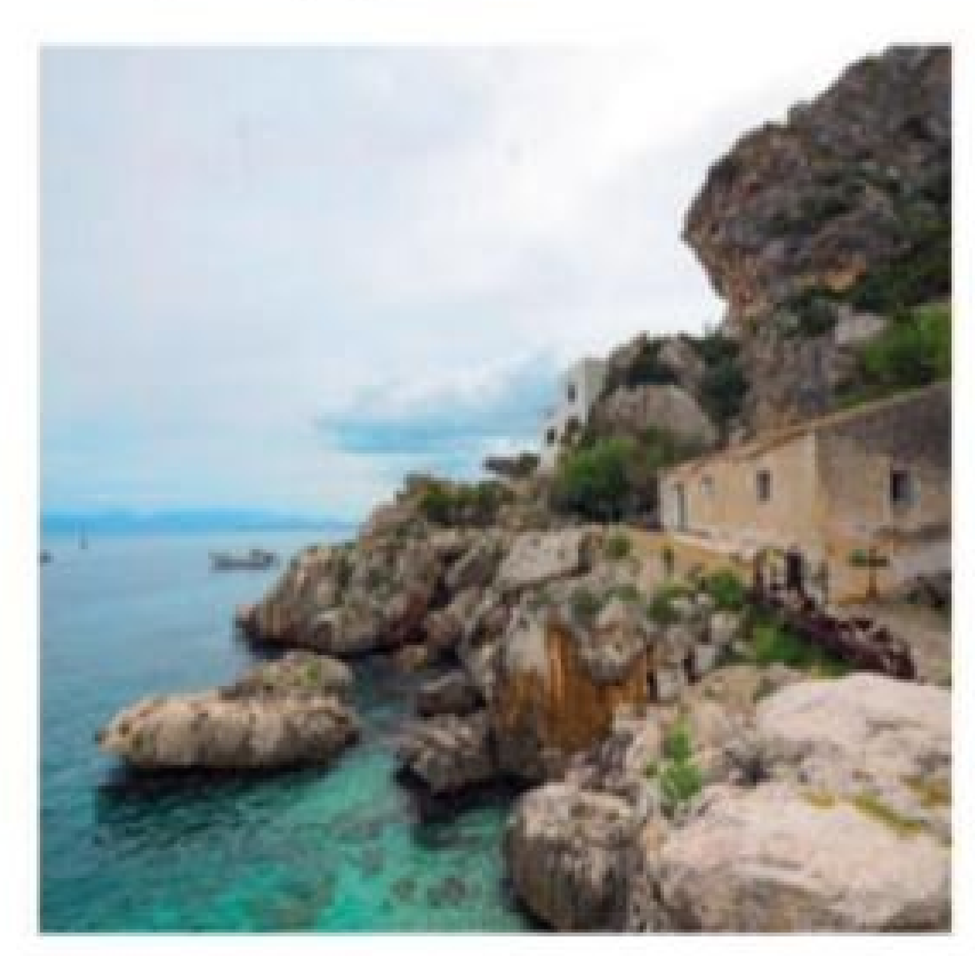
ТЕКСТ
ЯНА ЕПСЕНА

В прошлом году с марта по август пандемия поставила крест на туристическом бизнесе в Италии. Лишь осенью, в перерыве между первой и второй волнами, некоторые ограничения были отменены и люди вновь смогли насладиться красотами этой страны.

В октябре Средиземное море обычно спокойное, жара начинает спадать, но вода еще теплая, как парное молоко. Эти места всегда были популярны у яхтсменов, поэтому в порту Палермо, столицы Сицилии, свободных лодок почти не осталось. Пришлось для нашего путешествия по водам Италии взять не новую, но надежную Bavaria 51.

Мы долго выбирали, в какую сторону отправиться: на востоке – вулканического происхождения Липарские острова, на западе – Эгадские острова, где в III веке до нашей эры Карфаген уступил римлянам в последнем морском сражении Первой Пунической войны.

Поскольку времени у нас было в обрез, выбор был сделан в пользу Эгадского архипелага. Он состоит из трех больших островов – Фавиньяна, Мареттимо, Леванцо – и россыпи мелких. Нам обещали, что здесь будет меньше народа, чем на самой Сицилии. Может, подумали мы, удастся провести неделю чартера в тишине и покое?



Якорная стоянка перед Tonnara di Scopello в заливе Кастелламмаре. Ближе к зиме здесь становится прохладно, и туристов уже не так много

Миновав мыс Капо-Галло, мы встретились с западным ветром, пришлось лавироваться. Днем ветер усилился до 15 узлов, тут не расслабишься в кокпите. Подобранный стаксель, большой крен, вода захлестывает через борт. Похоже, наш отдых становится экстремальным. Тем не менее ближе к вечеру «Юпитер», так называется наша лодка, приходит в первую точку маршрута – бухту Кастелламмара-дель-Гольфо.

Нам повезло, что есть свободные места. Одна ночь стоит 90 евро, хотя даже душа нет, только электричество и вода. Что и говорить, итальянский сервис во многом проигрывает тому же хорватскому.

В одном нельзя отказать итальянцам – в еде. После длинного и нервного перехода, во время которого нам было не до перекусов, мы тут же помчались в ближайший портовый ресторан. Меню там было похоже на энциклопедию – на выбор более трехсот пицц! Получасовое ожидание, и вот уже горячая корочка хрустит во рту, а сыр с томатами стекает по губам.

ФОТО: J. JEPSEN

Утром следующего дня мы должны были отправиться в Скопелло (Tonnara di Scopello). Это несколькими милями западнее. В Скопелло согласно мифам сделал последнюю остановку перед возвращением на Итаку бесстрашный Одиссей. Когда-то, как написано в путеводителе, здесь был большой рыбоперерабатывающий завод, но теперь главная «жемчужина» этого места – гостиничный комплекс.

Дошли мы быстро, но вот неожиданность – вставать у самого берега запрещено. Дескать, мачты портят вид на море. Бросать якорь предлагается метрах в трехстах от суши. Правда, правило это мало кто соблюдает. Экскурсионные катера подплывают вплотную к бывшему заводу, а летом, говорят, лодки здесь стоят так плотно, что гулять по ним можно как по тротуару.

Мы все же оставили яхту на должной дистанции, а до берега добрались на тузике. Песчаных пляжей здесь нет, пристать можно только в бухточке, затерявшейся среди скал. Над водой нависают каменные домики. Красота этого места пленяет многих, поэтому в Скопелло часто снимают фильмы и рекламные ролики.

После небольшой экскурсии мы возвращаемся на яхту, чтобы продолжить наше путешествие.

ЖИЗНЬ В КАМНЕ
Пьяцца-Претория – центральная площадь Палермо – поражает своей барочной красотой. Столицу Сицилии, впрочем, как и всю Италию, украшают множество дворцов и соборов эпохи Возрождения

Слева по борту остается национальный парк Дзингаро. На смену ему приходит бирюзовый залив Сан-Вито-Ло-Капо. Местные пляжи, по мнению многих, лучшие на Сицилии, сам же залив легко выдерживает сравнение с Карибскими островами. Здесь достаточно глубоко, чтобы подойти вплотную к берегу. Стоянка – 60 евро за одну ночь.

Мы хотим посетить порт, но задерживаться не собираемся. Залив хорошо защищен только от западного ветра, а вот если подует с севера, то на спокойную стоянку рассчитывать не приходится. И надо же, случается именно то, чего мы опасались, – ветер заходит. В заливе несколько яхт, и все они крутятся, как собаки на цепи. Если ветер не стихнет или не переменится, то придется сниматься с якоря и уходить отсюда.

Словно услышав нас, ветер стихает. Мы отправляемся на берег. В порту можно пополнить запасы провизии и воды, но из-за санитарных ограничений санузел закрыт. Приветливый харбормастер, по имени Вито, приглашает нас к себе домой, чтобы принять душ, но мы вежливо отказываемся, решив освежиться в море, благо температура воды совпадает с температурой воздуха – 23 градуса.

РЫБОЛОВСТВО В ЭТИХ МЕСТАХ ДЕЛО ИЗ САМЫХ ПРИБЫЛЬНЫХ НАРЯДУ С ТУРИЗМОМ

Еще мы хотели прогуляться по парку Дзингаро, но доступ туда оказался запрещен. По словам Вито, недавно в парке был страшный пожар, который случился не из-за непотушенной сигареты, нет, это был сознательный поджог – корыстные предприниматели давно хотели проложить до-





ИЗ МОРЯ – НА СТОЛ
Итальянская кухня знаменита своими свежайшими продуктами. Сицилия отвечает за рыбу

рогу и застроить берег отелями. Поджигатели пока не найдены, а среди местных жителей циркулируют разные слухи, в том числе про знаменитую сицилианскую мафию – Коза Ностру.

Назавтра «Юпитер» покидает северо-западное побережье Сицилии и направляется к первому острову Эгадского архипелага – Леванцо.

Говорят, летом эти места часто окутаны туманом, и потому острова трудно заметить даже с близкого расстояния. В октябре все не так. Небо отражается в лазурном море, и очертания островов почти сразу же проявились на горизонте. Вокруг тишина и покой, но мы не позволяем себе расслабиться – течения между островами капризные и сильные.

Туристический сезон, каким бы он ни был, уже закончился, так что на Леванцо почти нет народа, единственный ресторан уже закрылся. Все же нам удалось взять напрокат гидроцикл, и, заплывая на нем в глубокие пещеры, мы прекрасно провели вечер.

В трех милях от Леванцо находится Кала-Росса, одна из самых красивых якорных стоянок острова Фавиньяна. Туда мы и отправились на следующий день.

Уже на подходе мы обратили внимание на примечательную особенность этого острова – в его скалах множество выдолбленных ниш и пещер. Экстремалы любят лазить по этим скалам, а ведь когда-то в этих пещерах, наверное, жили люди…

Мы позавтракали, бросив якорь в безымянной бухте на южной стороне острова. Над нашими головами рвется к небу его самая высокая гора – Монте-Санта-Катерина. Вообще, на Эгадах много гористых возвышенностей, что и понятно, ведь давным-давно это были вулканы.

На Фавиньяне много интересных мест. Например, старая тюрьма в горах, в которую заключали опасных преступников, ведь сбежать с этого островка совсем не просто. Очередная заброшенная фабрика, закрытая еще в 1968 году. В память о былых заслугах здесь недавно открыли музей, где вам расскажут об истории рыбной ловли на Сицилии. Теперь вылов рыбы ограничен – дай рыбакам свободу, и местные воды быстро опустеют.

День оказался очень насыщенным. Ночь – тихой.

С рассветом мы отправились на самый безлюдный остров архипелага – Мареттимо. 18 миль мы проходим с юго-западным ветром в идеальных условиях – спокойное море, ветер без порывов.

На северо-западном берегу Мареттимо находится крепость XVII века. Пейзажи здесь как в Средиземье – кажется, именно этими местами вдохновлялся Толкиен при написании своих романов. Сверху на нас с крепостной стены смотрят двое музейных хранителей. Уж не собираются ли они облить нас кипящей смолой и дегтем?

На самом деле нам рады, потому что мы единственные гости в этот день. И других не ждут… Нам измеряют температуру, настаивают на том, чтобы мы дезинфицировали руки. Такие предосторожности кажутся странными, даже излишними, на этом малень-

ФОТО: J. JEPSEN

ком одиноком солнечном острове, но Италия с вирусом не шутит.

Вид со старых стен открывается фантастический. Вдали виднеются другие острова, еще дальше – Сицилия. Внизу расстилается мирное Тирренское море. Нам любезно сообщают, что отсюда можно полюбоваться дельфинами, морскими черепахами и даже акулами. Но нам не повезло: мы не увидели ни первых, ни вторых, ни третьих.

Вернувшись на яхту, мы поднимаем паруса и перебираемся в главный порт острова. Он не слишком гостеприимен. Бары уже закрыты или совсем закрыты. У пирса стоят лодки, и нам между ними не втиснуться. Мы бросаем якорь. Но это временная мера.

Харбормастер, к которому мы обратились за помощью, посоветовал то же, что и путеводитель:

ЛУЧШЕЕ ВРЕМЯ ДЛЯ ПОСЕЩЕНИЯ ИТАЛИИ – ВЕСНА И ПОСЛЕДНИЕ НЕДЕЛИ ЛЕТА

бросить якорь прямо за пирсом. Так мы бы и поступили, если бы не усиливающиеся порывы ветра. Да еще течение! Нам же не удастся добраться с яхты до берега, тузик перевернет!

Согласившись с нашими резонами, харбормастер начинает перевязывать швартовые концы и отводить лодки, освобождая место для нас. Остается подойти и встать, но нам не удается поднять якорь, он застрял между камнями. Пятнадцать минут мы совершаем очень странные, если посмотреть со стороны, маневры и наконец вытягиваем якорь. Но лишь для того, чтобы снова бросить его почти на середине гавани и уже потом подтянуться к пирсу. Так надежнее будет. А волны между тем все чаще заглядывают в гавань. Становится прохладно. Осень и в Средиземноморье – осень.

Утром погода лучше не стала. И сквозило, и свистело, да еще с дождем. Ветер поворачивал на юг, в сирокко пирс Мареттимо практически не предлагает никакой защиты. Потом неожиданно стало потише, и мы решили воспользоваться этим «окном», чтобы уйти к северному побережью Сицилии.

Порядком отдалившись от острова, мы поняли, что сделали это вовремя. Потому что ветер опять стал набирать силу. Стали расти и волны, и вот уже

они никак не меньше трех, а то и четырех метров в высоту. Да, промедли мы на острове, то, пожалуй, не рискнули бы покинуть гавань Мареттимо.

При этом яхта ведет себя отлично – на таком волнении Bavaria остается послушной рулевому и при скорости более 10 узлов.

Внезапно начинается ливень. Происходит это так быстро, что мы даже не успеваем надеть непромоканцы. Потом по палубе застучал град. Море мгновенно сглаживается, ветер стихает, и вроде бы самое время сделать поворот, но это невозможно – рулевой вдруг склоняется за борт, уступив морской болезни. Когда он приходит в себя, то уже поздно – сирокко обрел прежнюю власть.

И все же мы приближаемся к Сан-Вито-Ло-Капо. Кому не знакомо это чувство облегчения, когда трудный переход подходит к концу и берег все ближе, ветер все тише и ниже волны?

Мы подаем швартовы, и Вито, узнав, что мы прошли 42 мили за 6 часов, говорит нам: «Добро пожаловать назад, сумасшедшие». Вообще-то он мог бы и заранее предупредить, что в гавани Мареттимо в это время года лучше вообще не оставаться. Потому что сирокко!

И все же мы были довольны путешествием. И даже пришли к единому мнению, что надо вернуться в эти места еще раз, только уже в конце августа или начале сентября. Все-таки в октябре даже на юге Европы осень заявляет о себе.

В течение следующих трех дней ветер усилился до 40 узлов. Настоящий форс-мажор. С другой стороны, у нас появилась возможность насладиться отдыхом на лучшем пляже Сицилии. Да еще в межсезонье, когда людей меньше, а цены ниже. Ну и достопримечательностей вокруг хватало – природных и рукотворных. Так что мы не заскучали. И возвращаться домой, в города, охваченные пандемией, нам совсем не хотелось.



3 САН-ВИТО-ЛО-КАПО

Это защищенная бухта со множеством кафе и небольших гостиниц, хозяева которых приветливы и красноречивы. Но! Это излюбленное место отдыха семей с маленькими детьми. Признаться, шум и гам, царящие на детских пляжах и многочисленных игровых площадках, порой раздражают. В сентябре здесь проводится Cous Cous Fest – ежегодный международный фестиваль средиземноморской культуры, кухни и вина.

2 КАСТЕЛЛАММАРЕ-ДЕЛЬ-ГОЛЬФО

Красота летних ночей и успокаивающий шум прибоя в этом порту пленяли многих: Лукино Висконти именно здесь пришла идея экранизировать роман местного аристократа и писателя Джузеппе Томази ди Лампедузы. Киноэпопея «Леопард» стала классикой мирового кинематографа. В ресторане с привлекательным названием Mon Amour можно попробовать настоящую итальянскую пиццу – выбор богатейший: в меню их больше трехсот!



4 ФАВИНЬЯНА

Это главный остров Эгадского архипелага. Летом здесь полным-полно туристов, многие из которых приезжают на этот небольшой остров, имеющий форму бабочки, всего на один день – исследовать его на велосипеде или прокатиться по его бухтам на водном скутере. И то и другое можно арендовать у компании Pietro Planeta по адресу Via Alessandro Volta, 2.

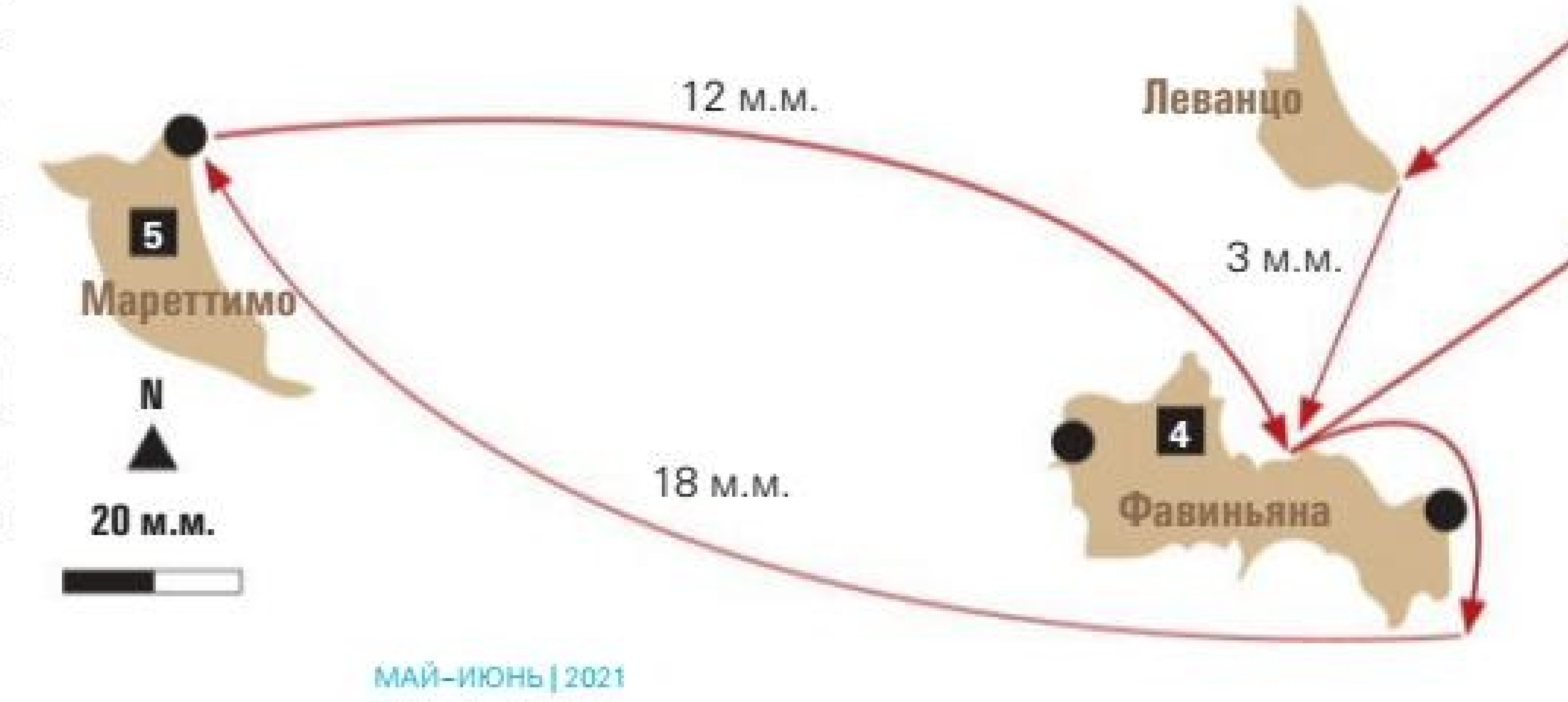


5 МАРЕТТИМО

Это самый маленький и, пожалуй, самый спокойный остров Эгадского архипелага. Небольшая деревня с белокаменными домиками, крутые скалы, зеленые холмы, крошечные бухты с прозрачной лазурной водой – спокойствие и благодать…







КАРТЫ: YACHT

ПОЛЕЗНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ЭТИ МЕСТА ПОПУЛЯРНЫ У ЯХТСМЕНОВ, ДАЖЕ В НИЗКИЙ СЕЗОН ВАМ НЕ БУДЕТ ЗДЕСЬ ОДИНОКО

ОСТРОВА

Эгадский архипелаг находится у западного побережья Сицилии. В него входят три основных острова – Фавиньяна, Леванцо и Мареттимо – и более десятка в них островков, некоторые из которых находятся в частной собственности, так что посетить их не получится. За возможность ходить под парусами в этих водах необходимо заплатить от 60 до 90 евро за неделю в зависимости от размера судна. Расстояния между островами небольшие, стоянка в порту стоит 25–35 евро в высокий сезон, в низкий все бесплатно. В любом случае всегда можно найти неприметную бухточку и встать там на якорь. Дополнительная информация на сайте: www.ampisoleegadi.it.

ЧАРТЕР

В Палермо мы взяли Bavaria 51 Cruiser у компании Seafolk. В обычное время неделя аренды стоит 6000 евро, но, поскольку мы забронировали лодку заранее, а спрос сейчас невелик, мы заплатили всего 2500 евро. Для примера: Dufour 382 GL стоит вообще всего 1900 евро за неделю, хотя до карантина его сдавали за 3700 евро. У Seafolk есть еще одна база на западном побережье, в Марсале. Бронирование по телефону: 0931/30-69-90-40 или по почте: www.charterbar-yachting.de.

НАВИГАЦИЯ

У берегов Сицилии приятно ходить под парусами – ветер обычно несильный, расстояния небольшие, на мель нигде не сядешь. Только в заливах стоит быть настороже, – например, у коммуны Сан-Вито-Ло-Капо из-за сильного течения при неблагоприятном ветре может образоваться сильный чоп. То же касается и проливов между островами, так что бдительность терять все же не нужно. А еще в этих водах очень много рыбаков, это тоже нужно иметь в виду. Несколько раз сети наматывались на наш винт…

ПОГОДА И ВЕТЕР

У северного и западного побережья Сицилии круглый год ветра преимущественно северо-западного направления силой от 8 до 14 узлов. Ночью царит штиль, с утра начинает поддувать, днем ветер усиливается, чтобы ближе к вечеру опять стихнуть. В заливах и среди островов иногда налетают порывы. Сирокко здесь дует весной, дней семьдесят, что сопровождается обычно сильными осадками.



Рыболовы в главном порту Палермо – Ла-Кала. Здесь множество чартерных баз, именно отсюда многие начинают свое путешествие по сицилийским водам



1 ПАЛЕРМО

Если вы не были в Палермо, значит, вы не видели настоящую Сицилию! Столица острова поражает своим разнообразием: гуляя по ее не самым чистым улицам, можно забрести на Соборную площадь, а рядом с тихой гаванью находится шумный рынок Балларо. Советуем сходить в ресторан Antica Focacceria San Francisco, что находится на Via Alessandro Paternostro, 58.



ВЕТРЫ ПЕРЕМЕН



ЗА ВРЕМЯ, ПРОШЕДШЕЕ С ОКОНЧАНИЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ, СТАВШЕЙ СВОЕОБРАЗНЫМ ВОДОРАЗДЕЛОМ, МАЛЫЕ ПАРУСНЫЕ СУДА СИЛЬНО ЭВОЛЮЦИОНИРОВАЛИ И СЕГОДНЯ МАЛО ПОХОЖИ НА СУДА ДОВОЕННЫЕ. МЫ РАССМОТРИМ НАИБОЛЕЕ ИНТЕРЕСНЫЕ, СМЕНЯВШИЕ ДРУГ ДРУГА КОНСТРУКЦИИ ЯХТ, ОБРАЩАЯ ВНИМАНИЕ НА ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ, ГОСПОДСТВОВАВШИЕ В ТОТ ИЛИ ИНОЙ ПЕРИОД. А О МНОГОКОРПУСНИКАХ И ГОНОЧНЫХ КЛАССАХ ПОГОВОРИМ В СЛЕДУЮЩИЙ РАЗ

ТЕКСТ
АРТУРА ГРОХОВСКОГО

ЯХТЕННЫЙ ДИЗАЙН ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА... И ДО НАШИХ ДНЕЙ

ФОТО: BENETEAU.COM

1945–1960 ГОДЫ

ОТ РАЗРУХИ К МАССОВОМУ ПАРУСУ

После окончания войны люди наконец-то получили возможность вновь свободно перемещаться по своим странам и выходить в море на яхтах без оглядки на запреты. В результате парусный спорт с его «ароматом свободы» стал быстро наращивать популярность. Резко возрос спрос на парусные суда, предназначенные для личного использования, тем более что яхты становились дешевле.

ФАКТОРОМ, СПОСОБСТВОВАВШИМ УДЕШЕВЛЕНИЮ И УПРОЩЕНИЮ ЯХТОСТРОЕНИЯ, СТАЛО РАССЕКРЕЧИВАНИЕ БЫВШИХ ВОЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Одним из факторов, способствовавших удешевлению яхтостроения, стало рассекречивание некоторых военных технологий. Прежде всего, производство водостойкой фанеры. Хотя этот материал был известен давно, водостойкость ему придали синтетические клеи, появившиеся во второй половине 1930-х годов. В годы войны водостойкая фанера широко применялась для производства самолетов и легких военных катеров. После перехода авиа- и судостроения на алюминий изготовители такой фанеры оказались не у дел, более того, ею были забиты все склады. Естественным выходом была демонстрация возможностей этого материала в других областях, в частности, из фанеры можно было легко и просто (сравнительно) клеить лодки.

Вторая послевоенная «яхтенная» технология – горячее выклеивание из дерева. Тонкие еловые доски (впоследствии листы фанеры) на клею накладывались на болван и удерживались скобами, после чего болван помещали в вакуумный мешок и нагревали под давлением в автоклаве. Результатом была легкая, но жесткая конструкция лодки.

И наконец, пластмассы. И это третья, ставшая широкодоступной после войны технология, открывшая новую эпоху в яхтостроении.

Folkboat



Формально **Folkboat**, также называемый Nordic Folkboat, не попадает в данный временной диапазон, поскольку был спроектирован в 1941 году, однако массовое строительство этих яхт началось уже после войны. Целью конкурса, проводившегося Scandinavian Yacht Racing Union, было создать оптимальную для условий Скандинавии сравнительно недорогую, но мореходную крейсерско-гоночную яхту, пригодную для серийной постройки. Конструктор Торд Санден спроектировал, возможно, первое парусное судно, изначально задуманное как «народная лодка». После войны производство этой яхты началось на верфях по всей Европе, было построено более 4000 вымпелов. Хотя яхта в первую очередь предназначалась для гонок и уик-эндов, мощное бермудское вооружение обеспечивало отличные ходовые характеристики даже при несильном ветре. В то же время лодка показала себя очень мореходной благодаря прекрасно сбалансированному корпусу и огромной доле балласта в общем водоизмещении лодки – целых 55 %. Несмотря на сравнительно малые размеры, на «Фолькботах» было совершено немало трансатлантических плаваний и как минимум одна одиночная (вдобавок, женская!) кругосветка. «Если у вас есть яхта Folkboat, вы можете смело выходить на ней в океан», – сказал когда-то Эрик Табарли. И был прав. Конечно, по сегодняшним представлениям яхта давно устарела. Ее энерговооруженность составляет менее 3,8 – совершенно «неприличная» сейчас величина даже для неторопливого семейного крейсера. Маневренность лодки из-за большого по площади плавника неудовлетворительна, судно сильно забрызгивается и замывается с подветра. Обитаемость лодки тоже относительна: две штатные койки, скромные объемы для внутреннего хранения, миниатюрный камбуз, отсутствие штатного гальюна – все это вряд ли кого-то может порадовать в наши дни.

GP 14

«Главной» послевоенной фанерной яхтой стал швертботик **GP 14** конструкции Джека Холта – многофункциональная семейная лодка, доступная для самостоятельной постройки и созданная по заказу журнала Yachting World. В 1950 году она стала хитом сезона – с той поры было построено почти 15 тысяч корпусов, многие из которых до сих пор ведут активную спортивную жизнь, более того, лодочка – и из пластика, и из дерева – строится и сегодня.

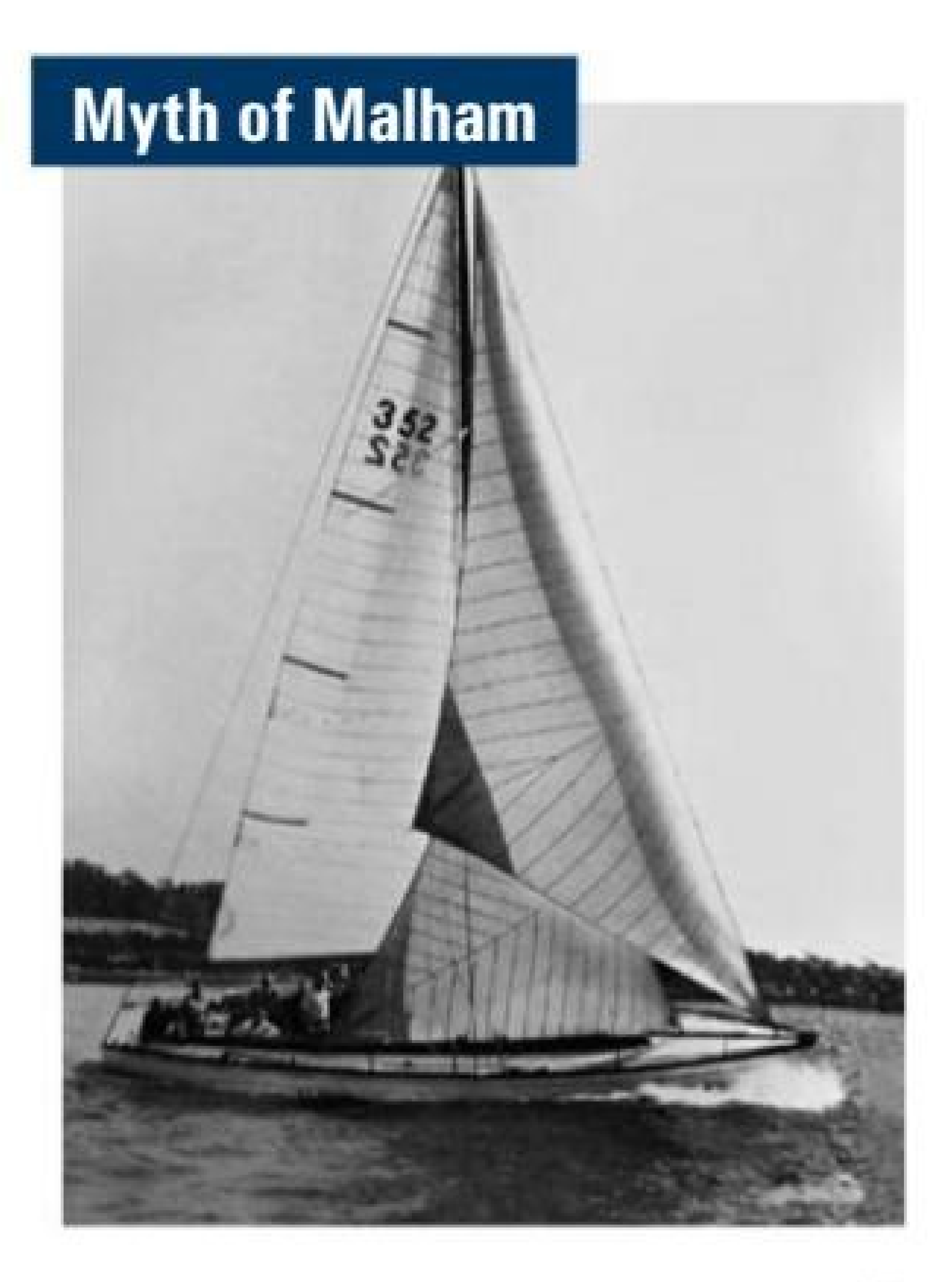


Firefly



Firefly была первой парусной лодкой, которая изготавливалась не поштучно, а партиями по два-три десятка сразу. Вместе с мачтой лодка стоила всего 65 фунтов стерлингов (примерно 260 долларов США или 1300 «сталинских» рублей по тогдашнему курсу). Она была выбрана для Олимпийских игр 1948 года, и именно на ней Пауль Эльвстрем выиграл свою первую из четырех золотых медалей, после чего Firefly быстро завоевала популярность. А технология выклейки монокока на болване получила дальнейшее развитие, самой же известной лодкой, построенной по этой технологии, стал «Летучий голландец».

Myth of Malham



Нельзя не вспомнить еще одну лодку, название которой связано с именем ее заказчика и владельца – капитана Джона Иллингворта (фактического организатора гонки Сидней–Хобарт). По его заказу Лорен Джайлс из Лимингтона спроектировал судно **Myth of Malham**. Оно радикальным образом отличалось от стандартов того времени: имело малое водоизмещение с короткими свесами и топовое (а не «дробное», бывшее нормой) вооружение. Правила в то время придавали меньшее значение площади стакселя, поэтому топовое вооружение добавляло фактическую парусность без учета ее в правилах обмера. Ну и главное – Myth of Malham была стеклопластиковой. Не будет преувеличением сказать, что формы и многие детали большинства современных парусных судов ведут свою родословную именно от этой яхты. Высочайшие ходовые качества Myth of Malham были подтверждены тем, что эта лодка выиграла Fastnet Race в 1947 и 1949 годах, а в 1957 году стала частью команды-победительницы первого розыгрыша Admiral's Cup.

ФОТО: RALF ROLETSCHEK, STEVEN CUNNINGTON, MIT MUSEUM, NAUTIPEDIA.IT

1960–1970 ГОДЫ

БУРЯ И НАТИСК

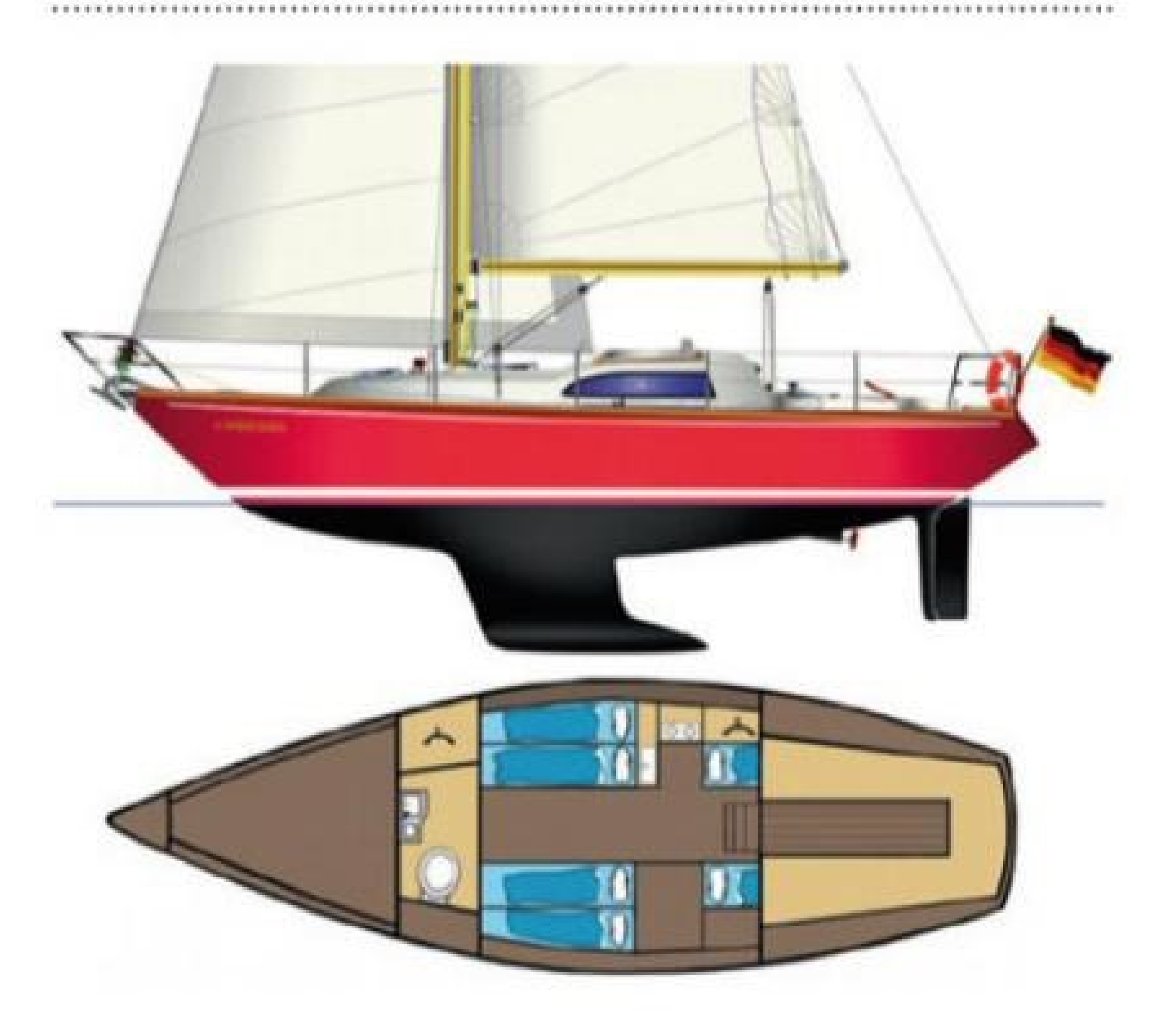
В эти годы в дизайне парусных яхт произошли огромные изменения. Многие привычные сегодня решения, например короткие кили с отдельно стоящим пером руля, появились и закрепились именно в это время. Причина – люди стали богаче и требовательнее, и парусная индустрия откликнулась на это улучшением обитаемости, в первую очередь за счет увеличения ширины корпусов. Придуманный Ричардом Картером обратный транец позволил при той же длине иметь большую, чем прежде, ширину корпуса в корме. В массовом яхтостроении началось активное вытеснение дерева пластиком, и этот процесс практически полностью завершился к началу 1970-х годов. Также произошел переход от индивидуальной постройки судов к серийному их выпуску, порой по нескольку сотен однотипных корпусов в год. Еще одна примета – невероятное развитие самостоятельного строительства парусных судов. И наверное, закономерно, что именно это десятилетие началось с первой одиночной трансатлантической гонки OSTAR.

В ЭТИ ГОДЫ ПОЯВИЛИСЬ МНОГИЕ ЗНАМЕНИТЫЕ ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ, НАЗВАНИЯ КОТОРЫХ НА СЛУХУ И СЕГОДНЯ

Dufour Arpege



Начнем с **Dufour Arpege** – судна, принесшего славу Мишелю Дюфуру и основанной им фирме. Этот 30-футовый крейсер значительно опередил свое время. Лодка отличалась отдельным от киля пером руля на скеге, балластным бульбом, очень широким корпусом и сэндвичевой конструкцией палубы. В первый же год было продано почти 200 корпусов (всего построено свыше 1500). Яхта прекрасно подходила для гонок, имея очень низкий ЦТ, что обеспечивало высокую остойчивость, и для крейсерских плаваний. Эта лодка надолго установила стандарт подпалубной планировки 30-футовиков: два «гроба» под кокпитом, у трапа слева камбуз и справа штурманский уголок, в салоне два штатных и два подвесных спальных места, в носу гальюн, шкаф и парусная кладовая в форпике. Arpege зарекомендовал себя как отличный крейсер даже для океанских плаваний – неудивительно, что это судно до сих пор находит спрос на вторичном рынке, а цена хорошо сохранившихся экземпляров может превышать 20 тысяч долларов.



Albin Vega



Однако более известной яхтой десятилетия стала шведская **Albin Vega**, которую можно рассматривать как эволюцию подросшего в длину «Фолькбота». Конструктор Пер Брохелл тщательно прорабатывал все детали яхты, почти год прожив на борту прототипа. Та лодка, обозначенная как V-1, была сделана из красного дерева и многократно тестировалась в самых суровых условиях, однако в серию Vega пошла пластиковой. Брохелл не стал экономить и спроектировал «броненосец под парусами»: в районе флоров толщина обшивки достигает 30 миллиметров. Столь скрупулезный подход дал свои плоды: лодка стала сверхпопулярной и строилась в количестве более 200 корпусов в год. Всего было построено почти 3500 яхт, которые ходили Северо-Западным проходом, на Шпицберген, в Антарктиду, огибали мыс Горн. И если «Фолькбот» можно назвать «фольксвагеном-жуком», то «Вега» – это «лендровер-дефендер». Цены на лучшие экземпляры этой модели порой превышают 15 тысяч евро, хотя ее производство остановлено более 40 лет назад.

Nicholson 32

Nicholson 32 – еще одна заслуженная лодка 1960-х годов. Она принадлежит к числу самых успешных проектов верфи Camper&Nicholson, собственно, именно с нее и началось серийное производство яхт на этой верфи. Яхта изначально разрабатывалась как стеклопластиковая, была признана одной из лучших для дальних путешествий и до сих пор выполняет эту роль для яхтсменов со скромным бюджетом. Интересно, однако, отметить, что Nicholson 32 изначально проектировалась как «малый гонщик» – в те годы в Англии длина 24 фута по КВЛ была минимально возможной для участия в регатах. Одна из поздних итераций этой модели – Nicholson 32 Mk XI – под управлением Лоика Лепажа участвовала в кругосветной одиночной гонке Golden Globe Race (YR № 109). В ходе почти двух десятилетий производства в конструкцию лодки было внесено множество изменений, что позволяло ей оставаться на плаву, вызывая неизменный интерес со стороны яхтсменов-традиционалистов, ценящих классические обводы и внешние формы. Цены на хорошо сохранившиеся экземпляры достигают порой 40–50 тысяч евро (то есть на уровне новой Bavaria Easy 9.7), и это, согласитесь, говорит о многом.

ФОТО: JOHN PICKEN, YACHT-PORTRAIT.DE, LIVETOMBORD.SE, NICHOLSON32.ORG.UK

1970–1980 ГОДЫ

ШАГ ВПЕРЕД И ДВА НАЗАД

Это десятилетие можно назвать одним из самых противоречивых в истории яхтостроения. С одной стороны, в те годы появилось немало интересных конструкций, некоторые из них дожили в производстве до сегодняшнего дня (например, Laser или милые английские лодочки Drascombe). С другой – появилась формула обмера IOR, которая при всей своей значимости для парусного спорта оказала немало негативного воздействия на проектирование крейсерско-гоночных яхт, в каком-то смысле предопределив отступление от достигнутых рубежей аж на два десятилетия назад.

«Формула изуродовала яхты» – примерно таким стал вердикт многих дизайнеров в конце десятилетия. А в 1979 году на гонке Fastnet Race произошла самая крупная в истории парусного спорта катастрофа, в которой в немалой степени повинно пагубное влияние этой формулы. Все дело в том, что она штрафовала суда, имевшие высокую остойчивость. Результатом стала замена балластных бульбов на трапециевидные балластные плавники. Как следствие на одной из самых удачных океанских лодок того периода – Swan 65 – пришлось начиная с корпуса № 020 добавлять балласт в плавник. Еще одним негативным влиянием формулы стало ухудшение кормовых обводов: правила штрафовали пологий выход батоксов и широкие «серфингующие» транцы, в силу чего яхтостроители вынуждены были перейти на узкие транцы с крутым выходом батоксов, что отрицательно сказалось на ходкости яхт. Характерный пример этих особенностей – хорошо известный нашим яхтсменам Carter 30.

Еще одним вкладом этого сложного десятилетия в яхтостроение стало появление и развитие такого класса, как четвертьтонники (да и вообще «тонных» классов), но это тема для отдельного разговора.

«ФОРМУЛА ИЗУРОДОВАЛА ЯХТЫ» – ПРИМЕРНО ТАКИМ СТАЛ ВЕРДИКТ МНОГИХ ДИЗАЙНЕРОВ В КОНЦЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ

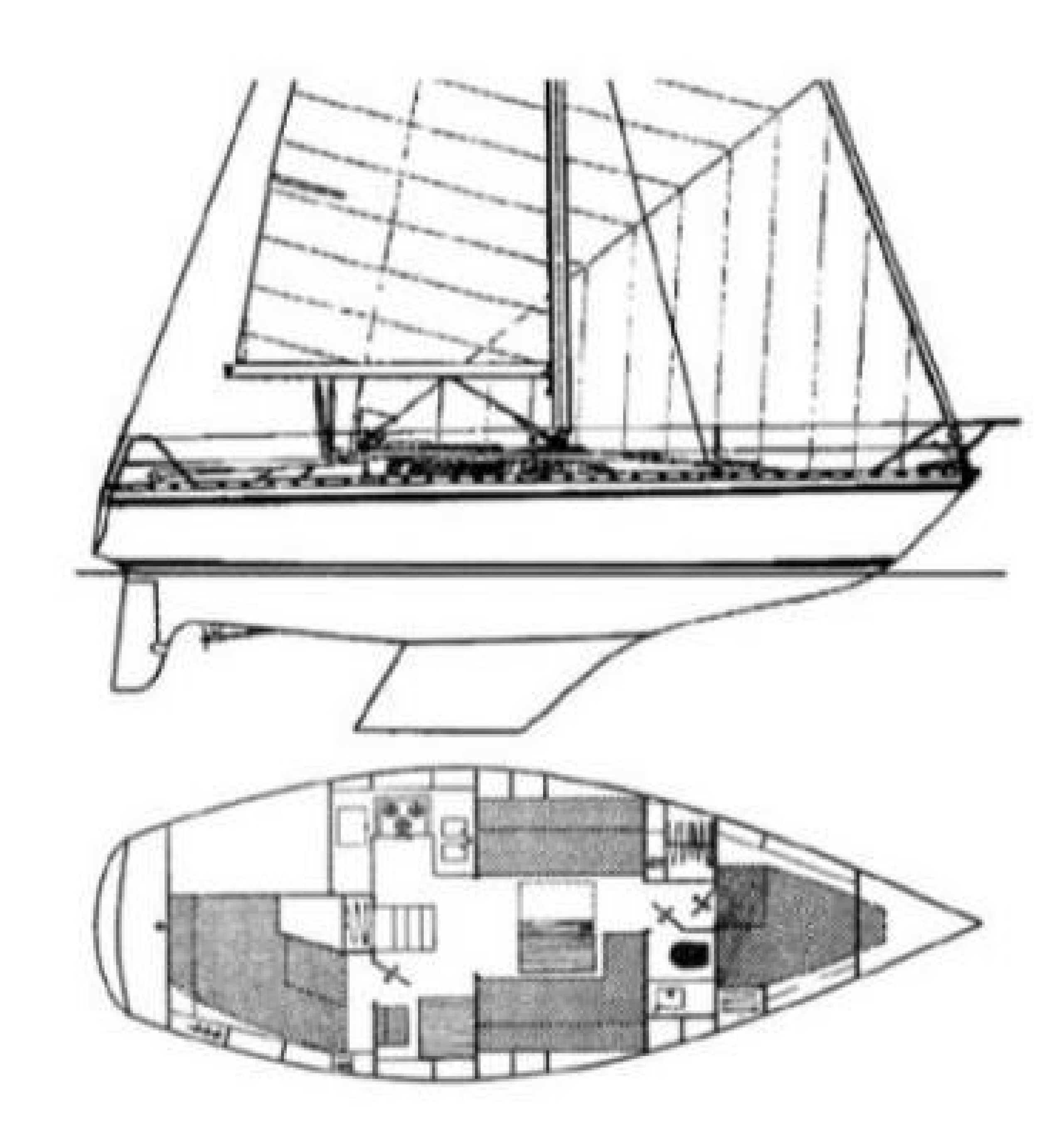
Contessa 32



Возможно, «главной» парусной лодкой десятилетия стоит считать **Contessa 32**, спроектированную Джереми Роджерсом. Эта лодка выглядела уже достаточно современно: она имела отдельное перо руля на скеге и высокое парусное вооружение, правда, опять ж в духе правил IOR, грот был маленьким при очень больших генуях. Но главное в Contessa 32 – это конструкция корпуса с низким надводным бортом и сравнительно малой шириной. Яхта оказалась очень мореходной, особенно на острых курсах против волны, а низкое положение ЦТ способствовало невероятно большому углу заката ДСО – 156°, и это просто невероятная цифра даже для современных «экспедиционных» парусных судов. Contessa 32 стала неопрокидываемым судном, что доказала уже упомянутая гонка Fastnet-1979. Лодка именно этого типа стала самой маленькой из числа успешно финишировавших. Стоимость хорошо сохранившихся подержанных экземпляров ныне доходит до 55 тысяч долларов, причем строительство яхт по прежним спецификациям возобновлено «по просьбам трудящихся». Так что в лице Contessa 32 можно и сегодня купить новую, но при этом подлинно «олдскульную» яхту.

Jeanneau Melody





Сильное воздействие на мировое яхтостроение оказала появившаяся в 1974 году 34-футовая **Jeanneau Melody** дизайнеров Андре Морица и Жиля Ватона. Эта лодка утвердила новый стандарт планировки подпалубных помещений. Вместо «гробов» под кокпитом появилась полноценная, хотя и довольно узкая, каюта с двумя спальными местами. Нормой стал расположенный по правому борту Г-образный диван со столом перед ним и носовая каюта с V-образной койкой. Melody была прочно построенной и подлинно «морской» лодкой с большой массой балласта (48 % от водоизмещения), в силу чего оказалась очень остойчивой и мореходной в плохую погоду. Площадь парусности была довольно большой – энерговооруженность составила 4,05, цифра и сейчас вполне пристойная для семейного крейсера, что обеспечило хорошие ходовые качества в слабые ветра. Всего было построено более полутысячи лодок. Цены сегодня колеблются от 15 до 25 тысяч долларов.

ВМЕСТО «ГРОБОВ» ПОД КОКПИТОМ ПОЯВИЛАСЬ ПОЛНОЦЕННАЯ, ХОТЯ И ДОВОЛЬНО УЗКАЯ, КАЮТА С ДВУМЯ СПАЛЬНЫМИ МЕСТАМИ. НОРМОЙ СТАЛ РАСПОЛОЖЕННЫЙ ПО ПРАВОМУ БОРТУ Г-ОБРАЗНЫЙ САЛОН





Swan 65



Одной из самых удачных яхтенных конструкций 1970-х годов, безусловно, следует признать лодку Swan 65. Став первой в мире серийной стеклопластиковой яхтой такого размера, судно продемонстрировало пригодность пластика и для создания крупных корпусов. С точки зрения обводов Swan 65 напоминает упомянутую выше Contessa 32. Незадолго до создания «65-й» на Лондонской выставке в Эрлс-Корте фурор произвела Swan 44, завоевавшая звание «Лучшая яхта выставки», после чего фирма решила, что пора замахнуться и на большее. Замах оказался более чем удачным – серийная лодка Sayula II с номером 003 и экипажем, состоявшим в основном из новичков, выиграла первую в истории кругосветную гонку Whitbread Round the World Race. Но этим достижением успех финского «лебедя» не ограничился. Во второй регате цикла сразу несколько экипажей выступили на 65-ках, и они не подвели: King's Legend, Disque d'Or и ADC Accutrac заняли второе, четвертое и пятое места, а победителем оказалась яхта Flyer, прототипом для которой послужил все тот же Swan 65. В результате спортивная и мореходная, очень надежная, долговечная и более чем роскошно отделанная и укомплектованная лодка продержалась в серийном производстве целых 16 лет. Конечно, с сегодняшней точки зрения Swan 65 яхта откровенно винтажная. Ее кокпит по размерам можно смело назвать «никаким» даже по сравнению с сегодняшними 40-футовиками. Отсутствие в то время кулачковых и пальчиковых стопоров и самоудерживающих лебедок привело к принципу «каждой снасти – своя лебедка», которых на палубе некоторых экземпляров Swan 65 было более 20. Несмотря на это, спрос на вторичном рынке со стороны «пуристов» остается довольно высоким, и цена в полмиллиона евро за 40-летнюю яхту далеко не предел.

ФОТО: ILK.SU, INAUTIA.COM, SCHEPENKRING.COM, NAUTOR'S SWAN / STUDIO BORLENGHI

1980–1990 ГОДЫ

ОСМЫСЛЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО

Главная тенденция этого десятилетия – рост размерений, вместимости и комфортабельности яхт (за счет полноценных кормовых кают), причем нередко в ущерб скорости, управляемости и мореходности. Стали появляться и так называемые «семейные» суда, которые «больше любят стоять, чем ходить».

К КОНЦУ ДЕСЯТИЛЕТИЯ КРЫЛАТЫЕ ПЛАВНИКИ СТАЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ЧАСТЬЮ ПРОГРАММЫ ВСЕХ УВАЖАЮЩИХ СЕБЯ ВЕРФЕЙ

Рост популярности океанских гонок привел конструкторов к пониманию невыгодности топового вооружения: стало ясно, что на крупной волне грот обеспечивает бóльшую тянущую силу, нежели «облако» стакселей. В результате произошло обратное перераспределение площадей парусов: грот вновь стал больше стакселя. Вызванное этим смещение ЦП назад и увеличение ширины корпусов потребовали изменений и под водой – перья рулей стали очень большими, балансирные рули почти полностью вытеснили схемы со скегом.

Блистательная победа Australia II на Кубке «Америки» 1983 года привела к взрывному росту числа экспериментов с фальшкилями. К концу десятилетия крылатые плавники стали обязательной частью программы всех уважающих себя верфей. Формула IOR постепенно стала сдавать позиции, уступая новым принципам гандикапа, тем же IRC.

В яхтостроении начали широко внедряться новые технологии: вакуумная выклейка и применение сэндвичевых конструкций на основе бальзы, например, в одном из лучших образцов той поры – Baltic DP 38.

Rustler 36







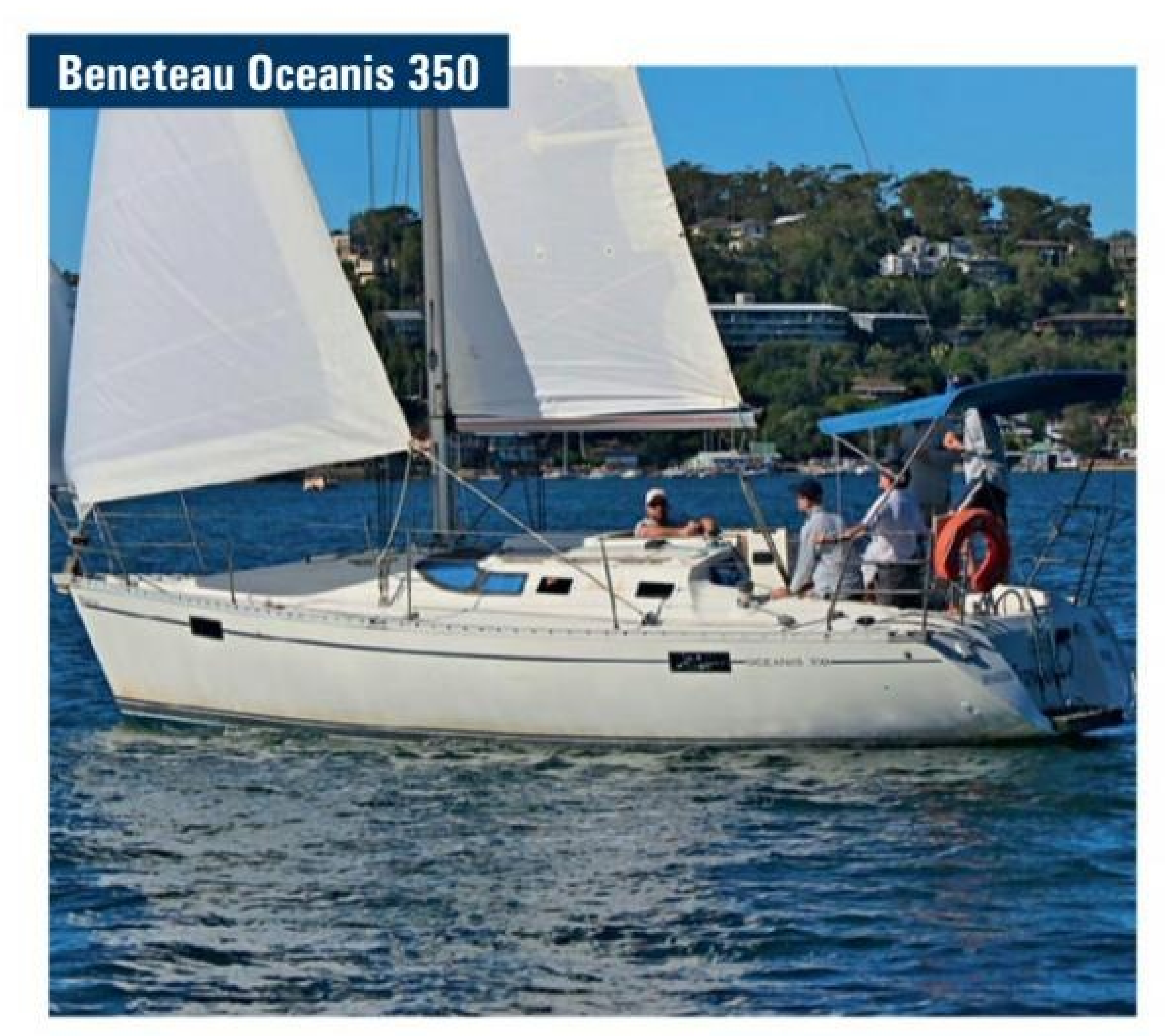
Великолепный образец достижений того времени – **Rustler 36**. Эта яхта стала логичным завершением эпохи развития лодок с длинным килем, воплощая в себе все находки и достижения предыдущих десятилетий, обладая при этом лучшей управляемостью, скоростью и комфортом, чем ее предшественницы. Неслучайно именно эта яхта стала победительницей гонки Golden Globe Race. В ее пропорциях уже заметны современные черты: например, максимальная ширина ощутимо сместилась дальше в корму. Лодка, конечно, тесновата внутри, зато качество ее интерьера превосходно. В силу этого подержанные Rustler 36 пользуются большим спросом, и 50–55 тысяч евро за хорошо отреставрированную яхту отнюдь не редкость. А некоторые экземпляры были проданы за 80 тысяч!

Еще одна знаковая лодка той эпохи – **Westerly Fulmar**, тогда еще совсем молодого дизайнера Эда Дюбуа (интерьер дальнейшего развития Fulmar – Westerly Regatta 330 – создавал не менее знаменитый сегодня Кен Фрейвох). Тридцатидвухфутовая Fulmar стала наглядным примером постепенной смены конструкторской парадигмы. Если раньше верфи старались ориентироваться на формулу IOR при создании новых судов, то Fulmar сразу задумывалась как быстроходный крейсер без оглядки на обмер. Результат восхитил всех. Яхта была быстра, хорошо управлялась, оказалась выносливой в тяжелых погодных условиях, но при этом еще и вместительной. Еще одной особенностью Fulmar стала возможность комплектации разными типами килей: плавниковым, подъемным, сдвоенным скуловым. Цена этой лодки ныне доходит до 30 тысяч долларов, и в продаже на вторичном рынке они не задерживаются.

Westerly Fulmar



Beneteau Oceanis 350







Не менее заметной яхтой стала **Beneteau Oceanis 350**, которая в одном из вариантов компоновки имела под кокпитом не одну, а две каюты, и с собственным умывальником каждая! Лодка стала в плане более «квадратной», участки большой ширины протянулись и вперед, и назад от миделя, что придало салону впечатляющий объем. Правда, вместимость шкафчиков оказалась явно недостаточной, но простор в салоне, где удалось разместить два Г-образных дивана, позволял не обращать на это внимания. Отличительной чертой Oceanis 350 стали большие иллюминаторы характерной L-образной формы, заходящие на крышу рубки, в результате чего яхта стала самой светлой среди массовых яхт той эпохи. К слову, это было следствием почти случайной встречи владельцев верфи Beneteau с автомобильным дизайнером Баттистой (Пинин) Фариной, основателем бюро Pininfarina, в ходе которой прежние интерьеры Beneteau подверглись аргументированной профессиональной критике. Beneteau Oceanis 350 комплектовалась модным крылатым килем с малой осадкой, что, однако, привело к тому, что остойчивость ее казалась недостаточной. Впоследствии Beneteau разработала на базе 350-й серию более совершенных судов с глубокими килями.

ФОТО: GOLDEN GLOBE RACE, RUSTLERYACHTS.COM, AFLOAT.IE, SAILBOATDATA.COM

1990–2000 ГОДЫ

ВРЕМЯ БОЛЬШИХ ПЕРЕМЕН

В начале 1990-х годов европейское яхтостроение поразил кризис. Производство упало в разы. К тому же в Евросоюз приняли сразу несколько стран, что потребовало существенной реорганизации экономики Европы. Вот и не обошлось без потерь.

Вторым следствием кризиса стала экономия на производстве яхт за счет «оптимизации» их конструкции и сборочного процесса. Снижение себестоимости продукции на тех верфях, которые смогли этого добиться, стало серьезным ударом по небольшим компаниям с большой долей ручного труда. Особенно «сильно выступила» тут HanseYachts, повесившая на гамбургской выставке на релинг своей новинки огромную… кувалду с надписью «Сокрушители цен».

Еще один удар по малому яхтостроению нанесла изданная в 1998 году европейская Директива ЕС о маломерных судах. Выполнение ряда требований этой Директивы оказалось непосильным для небольших предприятий, многие из которых были вынуждены закрыться. Так остались в истории многие замечательные верфи предыдущей эпохи: например, Westerly или Moody, дольше других – до 2008 года – держалась Sweden Yachts, пока ее владелец не сбежал с деньгами заказчиков.

Одновременно с этим начали укреплять свои позиции те бренды, которые сумели удержаться в этой круговерти, например Oyster или HanseYachts, к которым перешли клиенты закрывшихся верфей.

Появившиеся в этот период сборочные технологии, такие как автоматизированное изготовление деревянных деталей обстройки (первенцем тут стала Bavaria Yachtbau), «модульная» сборка элементов интерьера с последующим монтажом в корпус готовых модулей (носовая каюта, камбуз, гальюны и прочее) стали обычным делом.

Широкое распространение получил «аутсорсинг» – передача наиболее «грязного» труда (ту же выклейку корпусов) на сторонние предприятия, а иногда даже в другие страны.

В дизайне яхт усилилась тенденция к увеличению ширины лодок при сохранении ее едва ли не до самого транца (первенцем здесь был Хуан Куюмджан со своими «летающими треугольниками» для Volvo Race). Несбалансированность формы таких корпусов, приводившая к чрезмерному дифференту на нос при крене, потребовала изменения подводной части: при дифференте из воды стали выходить перья рулей, что стало приводить к частым брочингам (Santer 760), поэтому баллеры стали перемещаться ближе к миделю. В свою очередь это повлияло на изменение центровки лодок и стремлению их на привод, что вынудило конструкторов либо серьезно увеличивать площадь перьев, либо ставить двойные рули. Выросшая при этом площадь смоченной поверхности ухудшила ходкость многих парусных судов в слабый ветер, ответом на что стало появление асимметричных носовых парусов большой площади (J/Boats).

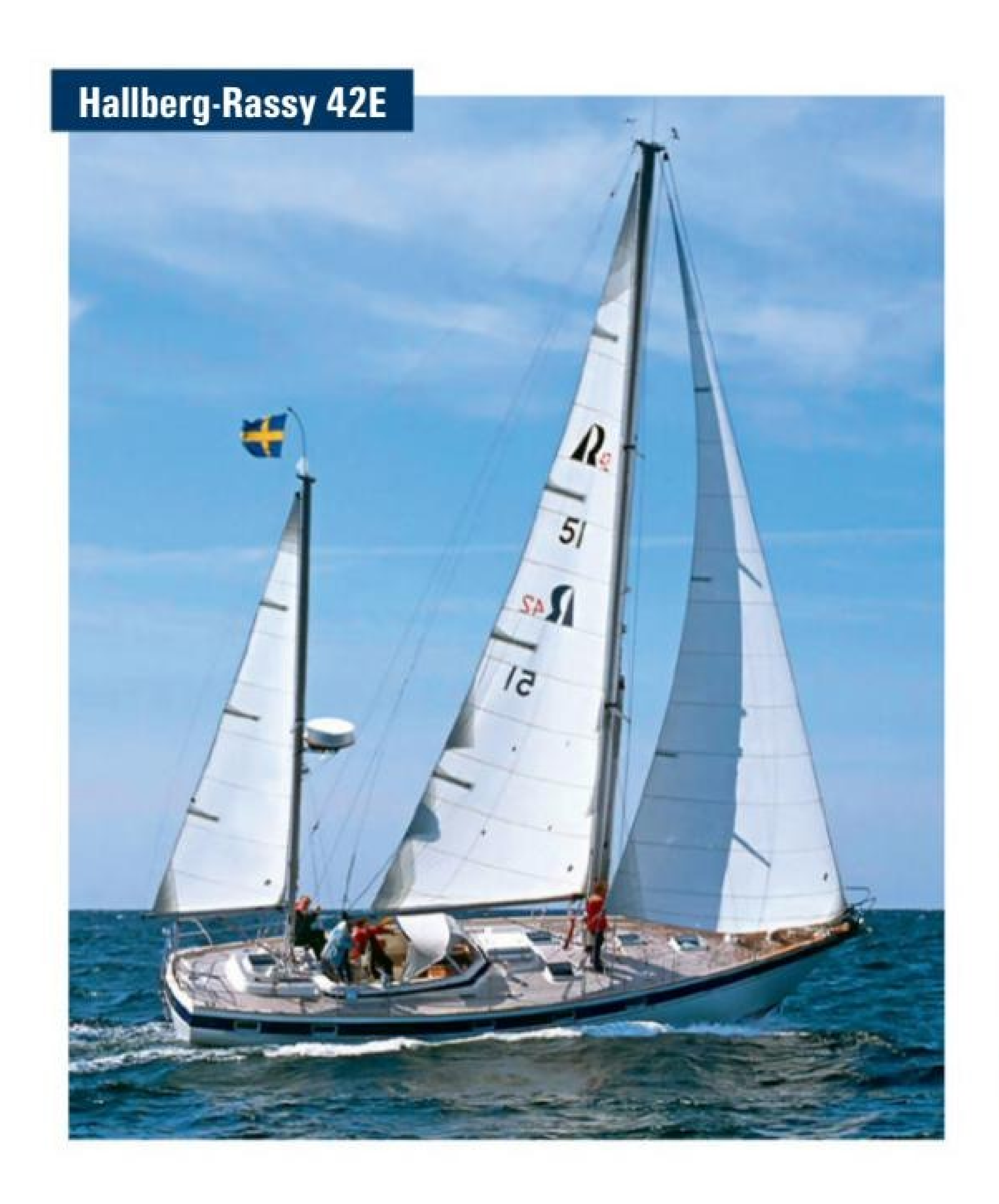
ВАЖНЫМ СЛЕДСТВИЕМ КРИЗИСА СТАЛО ЖЕЛАНИЕ ВЕРФЕЙ НАЧАТЬ МАКСИМАЛЬНО ЭКОНОМИТЬ НА ПРОИЗВОДСТВЕ ЯХТ, «ОПТИМИЗИРУЯ» КАК ИХ КОНСТРУКЦИЮ, ТАК И САМ СБОРОЧНЫЙ ПРОЦЕСС

Ovni 43



Говоря о яхтах 1990-х годов, нельзя пройти мимо французских лодок Ovni и конкретно модели **Ovni 43**, созданной в конце десятилетия. Известность эта модель получила по итогам кругосветного плавания Джимми Корнуэлла, который был в восторге от ее качеств: «Я ходил на моей Ovni 43 в Антарктику, пересек пролив Дрейка при ветре 50 узлов и поднимался до широты 80° N… и всегда спокойно спал». Надежная алюминиевая конструкция остроскулого корпуса лодки в сочетании с подъемным тяжелым килем помогла яхте завоевать репутацию «парусного вездехода», а некоторые дизайнерские решения, например кормовая арка, опередили свое время и стали активно внедряться на судах других брендов лишь много позже. Впрочем, Филипп Бриан никогда не проектировал плохие или медленные лодки.

Hallberg-Rassy 42E



Одной из лучших яхт, созданных в эти годы, стала модель второго поколения **Hallberg-Rassy 42E** работы Хермана Фрера, появившаяся в 1991 году и сменившая одноименную модель 1980 года, созданную Олином Стефенсом. Эта солидная крейсерская лодка с консервативным внешним обликом неплохо смотрится и сегодня, при этом имея отличные ходовые и лавировочные качества. При проектировании и строительстве много внимания было уделено комфорту, деталям конструкции и простоте обслуживания судна: тут и огромные рундуки, просторное машинное отделение, доступ в румпельный отсек, два отопителя, продуманная система вентиляции. Корпус яхты выклеен с использованием изофталовой смолы и имеет очень развитый набор. Яхта получилась практически «неубиваемой», о чем говорят и цены вторичного рынка: за хорошо сохранившуюся лодку 1991 года могут запросить и 200 тысяч евро.



MacGregor 26



Прямой противоположностью HR стала американская лодочка **MacGregor 26**. Это суденышко попыталось привнести в парусный мир иную концепцию – небольшой крейсерской лодки, обладающей способностью глиссировать под мощным подвесным двигателем. Это было удобно для жителей крупных городов: в пятницу вечером можно выйти из гавани и к утру субботы добраться до каких-нибудь заповедных нетронутых мест. Отдых под парусами, рыбалка, охота – и вечером в воскресенье под мотором опять домой. Сверхмассовое производство позволило сильно снизить себестоимость лодки, но использование неквалифицированной рабочей силы (мексиканских нелегалов) привело к проблемам с качеством. Впрочем, подержанную яхточку в хорошем состоянии можно сегодня приобрести (правда, в Америке) менее чем за 10 тысяч долларов, так что вряд ли стоит предъявлять к ней серьезные претензии. Как бы то ни было, заметного развития данная концепция так и не получила.

ФОТО: JRYACHTS.COM, HALLBERG-RASSY, STARSLOOP / BLOGSPOT.COM

2000–2010 ГОДЫ

ЭРА БОРТОВОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ

Начало нового тысячелетия ознаменовалось широким проникновением бортовой электроники на парусные яхты. Стали появляться «умные» авторулевые, оснащенные датчиком крена и датчиком угла поворота руля, крупные картплоттеры, быстрое развитие получила электронная картография, растущая мощность компьютеров позволила создавать качественные векторные карты, при этом растровые электронные карты стали уходить со сцены.

Важным новшеством стала возможность объединять различные бортовые приборы в единую сеть, где разнообразные датчики и индикаторы научились «понимать» друг друга, для чего в 2000 году был создан и принят специальный сетевой протокол обмена информации NMEA 2000 (он же IEC 61162-3). Отдельно заметим, что ранее сама возможность создания такого протокола была заблокирована правилами обмера IOR, которые запрещали объединение в единую электрическую сеть датчиков и индикаторов лага и клотикового анеморумбометра.

ДЕСЯТИЛЕТИЕ ХАРАКТЕРИЗОВАЛОСЬ РЕЗКИМ ВЗЛЕТОМ ТРЕБОВАНИЙ ЗАКАЗЧИКОВ К КОМФОРТУ НА БОРТУ, К ХОДКОСТИ ЯХТ, К ЛЕГКОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ИМИ, В ТОМ ЧИСЛЕ В ОДИНОЧКУ

Помимо этого десятилетие характеризовалось резким взлетом требований заказчиков к комфорту на борту, к ходкости яхт, к легкости управления ими, в том числе в одиночку. Подруливающие устройства стали приходить даже на 30-футовые яхты (Southerly), двойные перья руля стали нормой даже на сравнительно массовых лодках (Beneteau), началось массовое обустройство корпусных иллюминаторов (HanseYachts), что раньше на парусных судах было большой редкостью. Лебедки стали устанавливать ближе к месту рулевого, что позволило ему выполнять большинство маневров без помощи экипажа. Автоматические стаксели еще больше облегчили его работу (HanseYachts, Southerly).

Массовые верфи начали осваивать не только сегмент «50+», но и типоразмер «60+», примером чему стала великолепная Hanse 630e.





Jeanneau 43DS

Одной из самых интересных лодок стала представленная в 2001 году **Jeanneau 43DS**, спроектированная Даниэлем Андрийе. Она положила начало развитию серии DS (Deck Salon), созданных на Jeanneau. Помимо приподнятого салона и развитой по высоте надстройки лодка продемонстрировала новаторские подходы к планировке интерьера. В частности, помимо двух- и трехкаютных планировок верфь предложила трансформируемую схему: четырехкаютная компоновка, в которой и носовая, и кормовая пара кают могут объединяться в две большие каюты за счет уборки продольных переборок. Камбуз приобрел более удобную для работы Г-образную форму. Таким образом, Jeanneau вернула себе звание законодателя мод в планировке интерьера, и это решение компания продолжает применять и на своих современных более крупных лодках.

Год спустя Beneteau ответила на вызов своей **Beneteau 423** разработки Finot Group. Эта лодка заслужила доверие и любовь множества яхтсменов по обе стороны Атлантики. Она была надежно сделана, имела массу усилений, разгружающих обшивку корпуса от излишних напряжений, отличалась очень просторным и воздушным интерьером. Многие владельцы 423-й ставили ее и по качеству, и по надежности, и по мореходности в один ряд с «настоящими» крейсерами открытого моря. Управляемость лодки вызывала восхищение – практически в любых условиях лодка удерживала заданный курс при брошенном штурвале, и это без помощи авторулевого (!), а развернуться в гавани могла буквально на пятачке.

Возможно, Beneteau 423 и Jeanneau 43 являются последними «настоящими», крепко построенными и мореходными яхтами, созданными на массовых верфях Европы, на которых не сказалась «оптимизация» конструкции и производственного процесса.

Beneteau 423



Oyster 82





В те годы «оптимизация» не коснулась и такого столпа, как Oyster Yachts. В это десятилетие компания представила одну из своих лучших моделей – **Oyster 82**, великолепный крейсер, сделанный с надежностью линкора: достаточно сказать, что толщина обшивки в районе киля составляла три дюйма, а по борту – полтора. Среди яхтсменов бытует устойчивое мнение, что 82-я – это вообще лучшее из того, что когда-либо было сделано на Oyster Yachts.

На тот момент данная лодка стала самым большим парусным судном, серийно (точнее, мелкосерийно) производившимся в Британии. В полном соответствии с принципом «полусерийности» яхта представляла собой всего две основные детали: секцию корпуса и секцию палубы. Все, что находилось между ними, можно было полностью подогнать под желания владельца, лишь бы сохранялось положение основных переборок. В результате среди двух десятков построенных яхт этой модели нет и двух одинаковых.

Именно одна из этих яхт стала апофеозом того, с чего мы начали рассказ об этом десятилетии: на ней было установлено 20 сенсорных ЖК-мониторов, с помощью которых владелец мог контролировать не только скорость, курс и местоположение, но и следить за тем, что происходит на судне в любом его уголке. Только в машинном отделении было установлено три инфракрасных ДУ-камеры внутреннего обзора.

Одной из главных изюминок лодки, столь ценимой их владельцами, стало сочетание неожиданно большой вместимости и высокой ходкости судна – специалисты верфи утверждают, что по этим параметрам она куда больше соответствовала более крупному 90-футовому классу.

ФОТО: YACHTWORLD.COM, HANSEYACHTS, SAILOGY.COM, BOAT24.COM, CHARTERWORLD.COM

2010–2020 ГОДЫ

РОСТ ВО ВСЕХ НАПРАВЛЕНИЯХ

Недавнее десятилетие ознаменовалось противоречивыми тенденциями. После кризиса 2008 года вновь начался рост благосостояния европейцев, что нашло отражение в росте размерений «средней» яхты. Сорока- и пятидесятифутовые лодки стали нормой, а HanseYachts опять удивила всех, выставив почти 70-футовую Hanse 675. С другой стороны, стала отчетливой прямо противоположная тенденция – рост интереса к судам небольших габаритов, зато простым в обслуживании и управлении, да еще и легким на подъем в части перевозки на трейлере. Стали множиться проекты судов длиной 27–28 футов (Beneteau First 27), востребованными стали ходкие и элегантные дейсейлеры длиной до 30 футов (Saffier, Black Pepper, Tofinou).

Jeanneau продолжила утверждать свое лидерство в области компоновочных решений, предложив прогнутую в корме палубу, позволившую без труда выходить из кокпита, не перешагивая через комингс (Jeanneau 60). Она же вынесла в кокпит «второй камбуз» – гриль и даже умывальник (Jeanneau 64), впрочем, конкурент тут же ответил «открытым» модульным интерьером (Beneteau 30.1).

Продолжило упрощаться парусное вооружение: автоматические стаксели стали нормой, из кокпитов крейсеров исчез погон гика-шкота, его заменила «двухточечная» проводка, зачастую с выносом точек крепления блоков на арку (Beneteau, HanseYachts, Jeanneau). Появились «остромодные» обратные штевни, а на семейных лодках бортовая скула (Beneteau Sense). Начались эксперименты с подводными крыльями (Beneteau, Nautor's ClubSwan).

Поколение яхтсменов, владевшее крупными лодками, уступало первенство молодежи, которая предпочитала либо аренду, либо владение недорогими и легкими в управлении судами (Bente 24). Верфи все больше стали задумываться о том, чтобы предлагать владельцам не просто яхту как таковую, а «предмет мечты», увязывая обладание парусным судном с разными формами социальной активности.

ВЕРФИ ПРЕДЛАГАЮТ ВЛАДЕЛЬЦАМ НЕ ПРОСТО ЛОДКУ, А «ПРЕДМЕТ МЕЧТЫ», УВЯЗЫВАЯ ВЛАДЕНИЕ ЯХТОЙ С РАЗНЫМИ ФОРМАМИ СОЦИАЛЬНОЙ АКТИВНОСТИ

Beneteau Figaro 3



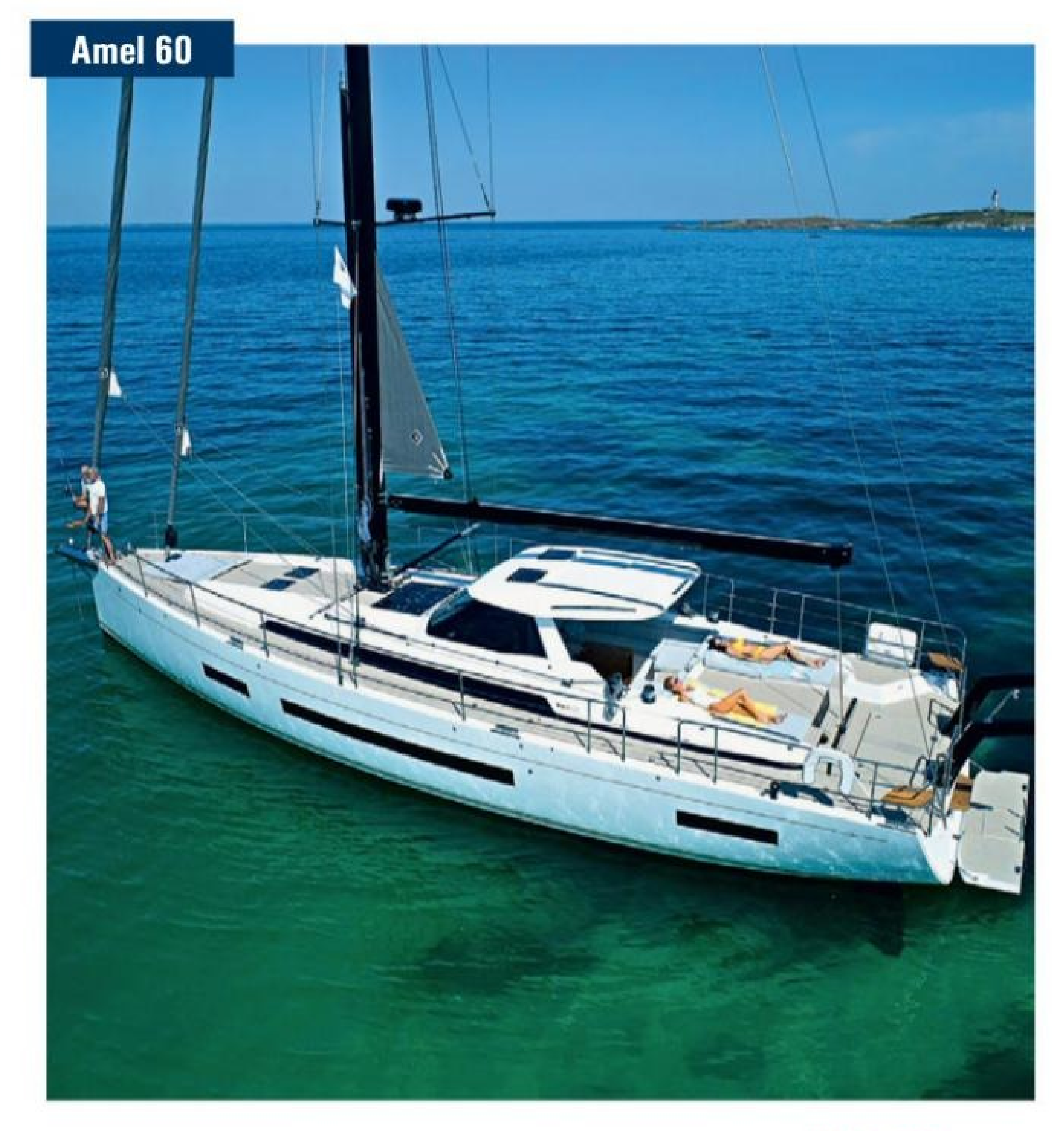
Одна из наиболее интересных яхт этого периода – **Beneteau Figaro 3**. Это один из первых экспериментов с крыльями, выполненный ведущим мировым яхтостроителем. Лодка отличается необычной формой крыльев (разрезанное V). На скорости 15 узлов подъемная сила крыльев составляет около полутонны, значительно разгружая корпус, но влияние крыльев на движение судна начинается уже со скорости около 6 узлов, тогда становится заметно уменьшение крена. Прирост скорости по сравнению с точно таким же корпусом, только без крыльев, составил от 15 до 20 %. Дополнительным бонусом стало мягкое прохождение Figaro 3 по гребням волн. Однако пока крылья – это очень дорогая игрушка: их мощная конструкция (при весе 35 кг они выдерживают до 6 т нагрузки) привела к тому, что стоимость изготовления комплекта крыльев составляет треть от общей цены и без того недешевого судна.

Еще одна примечательная яхта ушедшего десятилетия – **Beneteau Sense 55**. Основной посыл при создании всей серии Sense был следующим: совместить так близко, как только возможно, однокорпусную лодку и катамаран. От первой требовалось взять удобство швартовки в гавани, легкость управления, просторные каюты, от катамарана – большую площадь «социальных помещений», кокпита и салона. В отличие от прежних лодок серии Oceanis здесь не ставилась задача «нарисовать малогабаритную квартиру», а потом подумать, как же заставить ее неплохо ходить под парусами. Ходовые качества – performance – были для Sense на одном из первых мест, чтобы владельцы катамаранов могли почувствовать себя на Sense комфортно. Также лодка была ориентирована на тех людей, которые с судном на «ты», в общем, это яхта для хозяина и его гостей. Помимо необычной планировки интерьера (переноса кают из-под кокпита к миделю и обустройства огромного салона рядом с низким кокпитом) линейка отличалась массой других особенностей: аркой над кокпитом, автоматическим стакселем, развитой скулой, глиссирующими обводами кормы.

Beneteau Sense 55

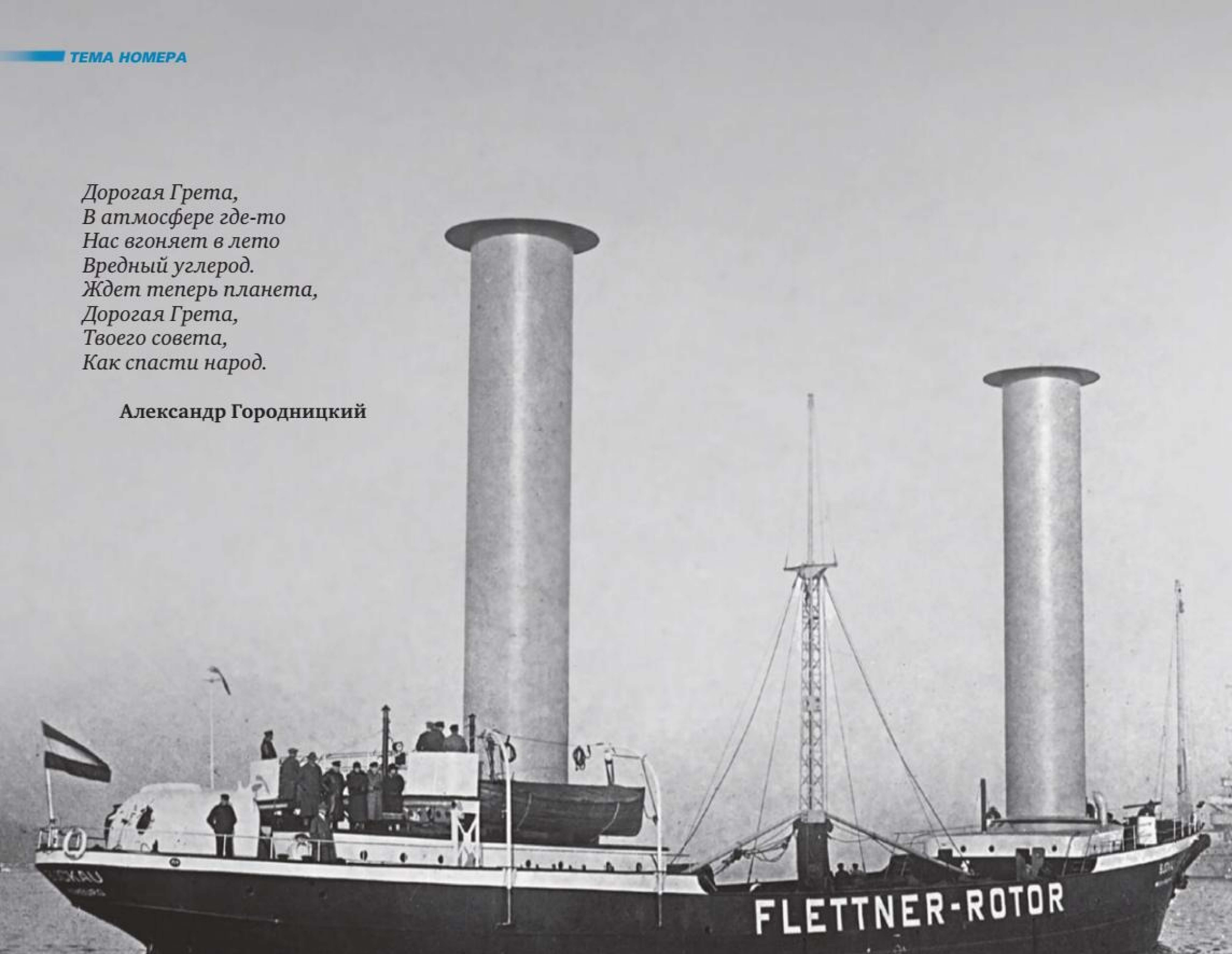


Amel 60



Еще одна крупная французская яхта, идеология которой не предусматривает наличия штатного экипажа, это **Amel 60**. Данная модель – это не обычный малосерийный крейсер. Даже в сегменте роскошных судов данная лодка сильно отличается от конкурентов. Например, глубокие льяла хорошо изолированы от салона. Корпус имеет гораздо меньше отверстий (и забортных клапанов), чем другие суда этого сегмента. Двигатель, генератор и другие важные механизмы расположены в центре судна, в хорошо доступном из кокпита машинном отделении. Да и сам кокпит не имеет себе равных в этом типоразмере: прикрытый ветровым стеклом с хардтопом, он обеспечивает защиту практически при любых погодных условиях. Высококачественные детали и изысканные решения видны повсюду: выдвижные ящички могут быть надежно заперты с помощью стержня из нержавеющей стали. Панели пола над трюмами установлены на шарнирах, а все двери закрываются настолько плотно, что они никогда не станут свободно болтаться даже в бурном море. Amel стала и остается одним из символов качества в сегодняшнем яхтостроении.

ФОТО: BENETEAU.COM, AMEL.FR



Дорогая Грета,
В атмосфере где-то
Нас вгоняет в лето
Вредный углерод.
Ждет теперь планета,
Дорогая Грета,
Твоего совета,
Как спасти народ.

Александр Городницкий

Первым «неклассическим» примером использования силы ветра стал ротор Антона Флетнера, впервые примененный еще в 1924 году на шхуне Bukau. Принцип действия роторов весьма прост: при обтекании ветром вертикально вращающегося цилиндра на одной из его сторон давление становится больше, чем на другой. Возникающая разность давлений создает горизонтально направленную силу.

ВОСПОМИНАНИЯ О БУДУЩЕМ

ТЕКСТ
ПАВЛА ИГНАТЬЕВА

Попытки вернуть парус в коммерческое судоходство продолжаются почти полвека, но пока без особого успеха. Две основные проблемы – громоздкость любых систем парусного вооружения, мешающая погрузочно-разгрузочным работам в портах, и увеличивающаяся зависимость грузового судна от погодных условий (что может повлечь за собой срыв графика перевозок), – мешали любым серьезным попыткам вернуть судам парусную тягу. Исключение, пускай и относительное, составляют пассажирские, точнее, круизные корабли и научно-исследовательские суда, подчас не связанные слишком уж строгим графиком. Поэтому неудивительно, что именно суда таких типов и стали первыми ласточками возрождения «грузового» паруса на океанах.

Как следствие вот уже 30 лет, с 1991 года, компания Star Clippers Ltd. предлагает искушенным путешественникам новый вид морского отдыха – круизы под парусами. Корабли компании – Star Clipper, Star Flyer и флагман Royal Clipper – стали первыми с 1911 года парусными судами, получившими специальный сертификат Ллойда для перевозки пассажиров (S.P.V.). При этом Royal Clipper имеет наивысший уровень безопасности, предусмотренный Ллойдом, – S.P.V. No100 A1. Этот гигант (длина 439 футов, это самое длинное по корпусу парусное судно сегодняшнего дня) несет на своих пяти мачтах 42 паруса площадью 5600 м² и в море передвигается именно под парусами – за исключением, конечно, тех случаев, когда по погодным условиям приходится запускать дизели. Интересно, что заказ на пошив компании Doyle такого количества парусов привел к тому, что все наличные запасы дакрона на территории США были исчерпаны и ткань пришлось дополнительно завозить из Европы. Конечно, чтобы не ограничивать путешественников в комфорте нахождения на борту, угол допустимого крена на ходу под парусами пришлось очень жестко ограничить – всего 6°. Корабль принимает на борт до 227 пассажиров, управляют его парусами всего 20 человек из состава экипажа (кстати, реи корабля вместе с оснасткой изготавливались в России).

Впрочем, Star Clippers не была первопроходцем в этой области. За пару лет до нее компания Club Med спустила на воду даже более крупный круизный парусник – La Fayette (он же Club Med 1, он же Wind Surf), за которым через пару лет последовал систершип Club Med 2. Эти пятимачтовые стаксельные шхуны (длина 194 м с бушпритом) могут принимать на борт почти три с половиной сотни туристов, хотя, строго говоря, чистыми парусниками не являются: паруса являются лишь вспомогательным средством, их площадь, безусловно, мала, всего 2400 м² на 15 тысяч тонн водоизмещения. Тем не менее они стали первенцами в деле возвращения парусов в сферу коммерческого судоходства. Их пример впоследствии, пускай и не в таких масштабах, был подхвачен другими компаниями, тут можно, например, вспомнить «Бегущую по волнам» (Running of the Waves).

Между тем возвращение паруса в сферу регулярных морских перевозок шло крайне медленно. Многочисленные проекты начала 2000-х годов так и остались в массе своей проектами – ни корабластроители, ни перевозчики не были готовы к постройке и эксплуатации таких судов, хотя нельзя не вспомнить о том, что в СССР еще в середине 1980-х годов в качестве эксперимента было перестроено в парусник торговое судно водоизмещением около 10 тысяч тонн. Но результаты эксперимента оказались неубедительны.

Ситуация начала радикально меняться в последние годы, когда в полный рост встала проблема экологии, экономии ископаемого топлива, уменьшения объема выбросов (морские суда в силу работы на низкосортном «тяжелом» топливе являются активными загрязнителями атмосферы, отвечая примерно за 5 % от общемирового объема выбросов). Поэтому исследования возобновились с новой силой и стали вестись сразу в нескольких направлениях. Конечно, никто всерьез не считает возможным восстановить для грузовых перевозок строительство чего-то вроде Preussen, который, кстати, послужил прототипом Royal Clipper с его облаком парусов. Речь идет (пока?) о вспомогательных движителях, основанных на разных принципах использования ветровой энергии. Ничуть не претендуя на абсолютную полноту обзора, попробуем рассмотреть основные схемы и примеры применения современных ветродвижителей.


Wind Surf, первое судно компании Club Med, под парусами

ФОТО: LIBRARY OF CONGRESS / GEORGE GRANTHAM BAIN, DIDIER DESCOUENS

ВЕТЕР В ПОМОЩЬ

ПАРУСА ВОЗВРАЩАЮТСЯ В КОММЕРЧЕСКОЕ СУДОХОДСТВО



Начать, наверное, стоит с одного из последних по времени предложения проектов, при этом наиболее приближенного к «классическому» парусу. В феврале этого года шинная компания Michelin заявила о желании использовать грузовой парусник компании Neoline для перевозки шин из Канады во Францию. Предполагается, что у нового судна основным двигателем станет именно ветер, транспорт будет иметь длину 136 м и паруса площадью 4200 м^2. По оценкам компании, это решение позволит уменьшить на 90 % выбросы CO_2, связанные с трансатлантическими морскими грузовыми перевозками. Планируется построить два таких парусника, первый из них компания собирается ввести в эксплуатацию в 2023 году, второй – в 2024 году и постепенно доверить им по крайней мере 50 % контейнеров группы, перевозимых на этой линии.

Простота конструкции роторов и удобство управления ими в последнее время стали привлекать внимание судостроителей и эксплуатантов. С 2010 года по морям ходит четырехроторный германский E-Ship 1. По итогам его эксплуатации Maersk и Dutch Royal Shell планируют оснастить роторами супертанкер дедвейтом уже 110 тысяч тонн. Впрочем, эта пара не одинока в данном желании. В 2012 году в Финляндии была создана компания Norse Power, утверждающая, что ротор на самом деле придумали в Финляндии, и собирающаяся на практике заняться внедрением доработанной версии роторов под именем Norsepower Rotor Sails. К настоящему времени фирма оснастила роторами несколько торговых судов: Timberwolf (бывший Maersk Pelican), на котором были поставлены два ротора высотой 30 и диаметром 5 м (компания Ллойд подтвердила, что за первый год эксплуатации экономия топлива составила 8,2 %); круизный лайнер Viking Line; сухогруз Estraden (два ротора 18 х 3 м, экономия топлива 6,1 %); паром Copenhagen (один ротор) и ро-ро, то есть ролкер Connector, крупнейшее на сегодня судно с роторами (два ротора 35 х 5). В текущем году планируется постройка еще одного торгового судна для компании Switijnk Shipping, специально под роторы. Пожалуй, эта технология на сегодня самая распространенная в коммерческом мореходстве.





Достаточно оригинальной является схема устройства полого вертикального крыла толстого профиля с вентиляторами внутри, называемая VentiFoil EconoWind. Вентиляторы отсасывают пограничный слой с засасывающей (подветренной) поверхности крыла, что резко усиливает тягу по сравнению с крылом обычным. Дополнительный плюс – крыло с вентилятором и дизель-генератором может быть выполнено в виде отдельного модуля и легко перемещается по судну по специальным роульсам. Для компании Boomsma Shipping такими крыльями уже оснащено торговое судно Frisian Sea дедвейтом около 6500 тонн, эксплуатация которого началась в прошлом году. А в этом началась эксплуатация сухогруза Ankie с такими системами. Создатели VentiFoil считают, что смогут добиться экономии топлива и сокращения выбросов порядка 10 %.



Еще один вариант использования силы ветра предложила компания Wallenius Marine. Она планирует построить «армаду парусных торговых судов», оснащенных телескопическими жесткими парусами-крыльями системы Oceanbird. Фирма демонстрирует концепт трансатлантического автовоза со следующими характеристиками: длина 200 м, ширина 40 м, пять мачт высотой 80 м над палубой (105 м над КВЛ). Предполагается, что такой автовоз с 7000 автомобилей на борту сможет пересекать Атлантику по стабильному графику за 12 дней, экономя 90 % топлива по сравнению с обычным дизельным «торгашом» сравнимого водоизмещения. Пятиметровая модель Oceanbird была протестирована в большом бассейне лаборатории морской динамики в Гетеборге, Швеция. По итогам испытания транспортная норвежская компания Wallenius Wilhelmsen, один из лидеров на рынке ро-ро судов, заказала в феврале этого года подготовить для нее проект корабля Orcelle Wind с крыльями Oceanbird. Предполагается, что судно войдет в эксплуатацию летом 2025 года.

Есть предложения и по оснащению торговых судов более традиционными «мягкими» парусами. Одной из первых идею применения кайта, управляемого компьютером, выдвинула фирма SkySails. В 2008 году она оснастила специально построенный 130-метровый контейнеровоз Beluga кайтом площадью 160 м² и заявила, что его использование снижает расход топлива на 15–20 %, во что, признаться, верится с трудом. Видимо, потенциальные заказчики тоже испытывают некоторые сомнения в этих цифрах, поскольку на сегодняшний день известно еще только о двух реализованных проектах SkySails: «тестовом» для системы корабле Micheal A и траулере (правда, одном из крупнейших в мире) Maartje Theadora.





Один из наиболее экстравагантных проектов – Oceanwings. Компания Ariane Group, основной подрядчик по производству ракеты-носителя Ariane, объявила тендеры на транспортировку частей новой ракеты-носителя Ariane 6 из Европы на космодром Куру во Французской Гвиане. Один из контрактов был заключен с компанией Alizés, совместным предприятием морского перевозчика Jifmar и молодой компании Zephyr and Borée, специализирующейся на транспорте без углеродных выбросов. Alizés поручила яхтенному КБ VPLP Design спроектировать судно Canopée в соответствии со спецификациями проекта. Конструкторы придумали ролкер длиной 121 м с открытой палубой и высокими бортами для защиты хрупкого груза. Гибридная двигательная установка Canopée включает в себя четыре 30-метровые крылатые мачты Oceanwings, имеющие общую площадь поверхности 1452 м². Эти крылья должны помочь ГЭУ системе судна сократить расход топлива и выбросы углекислого газа в среднем на 30 %. В рамках программы Oceanwings разработаны VPLP и автоматизированные рифящиеся мягкие крылья.

Подводя итоги, следует сказать, что за последние 10–12 лет стали предприниматься первые серьезные попытки использования энергии ветра для грузовых морских перевозок. Однако внедрение новшеств в эту весьма консервативную отрасль идет пока крайне медленно. Наиболее активно пока внедряются системы на основе роторов Флетнера, остальные принципы использования силы ветра пользуются меньшей популярностью. Как бы то ни было, до бума пока очень далеко. И нельзя не отметить, что падение цен на нефть за последнее десятилетие явно оказало тормозящее воздействие на внедрение «грузовых парусов». Может, переломить ситуацию сможет Грета Тунберг и ее сторонники?

ФОТО: INTERMODALNEWS.PL, STEKRUEBE, ECONOWIND.NL, OCEANSAILORMAGAZINE.COM, REUTERS/HANDOUT, HEISE.DE



SAFFIER SE 27

ПРОСТАЯ, УДОБНАЯ, ПРОДУМАННАЯ

ЯХТА SAFFIER SE 27 – ЭТО НОВЕЙШАЯ МОДЕЛЬ СПОРТИВНОЙ ЛИНЕЙКИ SE ВЕРФИ ИЗ ЭЙМУЙДЕНА. ЛОДКА СДЕЛАНА ДЛЯ ОДНОЙ ЦЕЛИ – ПОЛУЧЕНИЯ УДОВОЛЬСТВИЯ ОТ ХОЖДЕНИЯ ПОД ПАРУСАМИ, И В ЭТОМ ОТНОШЕНИИ ОНА БЕСКОМПРОМИССНА

Да, она бежит. На 9 узлах скорости яхта начинает частично глиссировать. При этом она остается хорошо контролируемой рулёвым



ФОТО:

ТЕКСТ
АЛЕКСАНДРА ВОРМСА

«Внимание, сейчас будет ветер», – предупредил руководитель верфи Деннис Хенневангер. Он знает тут все: для него акватория вблизи Эймуйдена все равно что детская площадка, для него здесь нет секретов.

И тут же пришел ветер. Несколько секунд спустя задул зюйд-ост: 16, 18, 20 узлов. И Saffier 27 тут же отблагодарила за это. 63-метровый геннакер распахнулся во всю ширь. Небольшой маневр, яхта поймала попутную волну, и вот она уже мчится, словно междугородний экспресс. Стрелка лага почти мгновенно скакнула за заветную десятку.

Однако отметим: помогли волны, но может ли Saffier 27 выходить на глиссирование без их помощи, это остается под вопросом. Тем не менее каждый порыв, каждый удачный заход ветра прибавлял яхте прыткости. Так вести себя может только очень легкое и остойчивое судно.

Достигается это за счет применения на верфи вакуумного процесса при формировании корпуса из эпоксидной смолы в сочетании с пенопластом Divinycell. Глубокий и узкий киль L-образной формы хорошо делает свою работу: он глубоко внизу несет свинцовый бульб, масса которого составляет 47 % от водоизмещения яхты, что большая редкость сегодня. Как результат ЦТ расположен очень низко, в силу чего яхта кренится крайне мало, несмотря на высокий рангоут.

Однако работать с большим носовым парусом рулевой должен чутко: следует реагировать на появление ряби на воде и своевременно уваливаться, в противном случае яхту станет приводить к ветру, и хотя это несложно – яхта без проблем позволяет «отловить» себя, – все же желателен более полный контроль.

Верфь хочет отреагировать на эту ситуацию изменением геометрии руля. «Думаю, нужно уменьшить его сбалансированность, слегка сократив площадь перед баллером. Тогда обратная связь на руле будет лучше ощущаться», – поясняет Деннис Хенневангер.

Да, такое изменение позволит надежнее контролировать лодку, поскольку сейчас даже на остром курсе на руле не ощущается никакого давления, он «пустой». Как правило, это провоцирует несколько замедленную реакцию рулевого по сравнению с тем, когда он испытывает давление на пере. Кроме того, яхтой гораздо легче управлять, когда хорошо ее чувствуешь. А кому захочется лишний раз напрягаться во время расслабленной воскресной прогулки под парусами?

Тем не менее в любой ситуации Saffier быстра настолько, что покажет транец большинству яхт из вашей домашней гавани.

Радующие глаз цифры

На остром курсе при ветре от 16 до 20 узлов яхта легко шла под углом 35 градусов к истинному ветру. Это намного превосходит среднее значение для прогулочных яхт, однако ожидаемо для лодки подобной конструкции. Надо отметить, что замеренные показатели немного превосходят расчетные данные на полярной диаграмме, однако вспомним, что вблизи Эймюйдена течение есть всегда, причем с самых разных направлений.

Средняя скорость у нас составила очень приличные 6,5 узла.

УМЕНЬШЕНИЕ БАЛАНСИРОВКИ РУЛЯ ДОЛЖНО СДЕЛАТЬ ЯХТУ БОЛЕЕ ОТЗЫВЧИВОЙ, ЧТО ЛУЧШЕ СООТВЕТСТВУЕТ КОНЦЕПЦИИ БЫСТРОХОДНОЙ ЯХТЫ «ДЛЯ УДОВОЛЬСТВИЯ»

И это с автоматическим стакселем! Более крупная генуя предлагается как опция для маловетреных акваторий. Но нам в тестовый день хватило и «автомата».

Ветра было ровно столько, чтобы яхта шла на самой границе взятия рифов. Недостаток реактивного действия на руле периодически проявлялся в излишнем давлении ветра на паруса. Этому, однако, можно было противостоять, используя широкий спектр настроек: набивку грота-шкота, натяжитель ахтерштага, оттяжку гика. Предусмотрен и погон для каретки гика-шкота, только для его полноценного использования нужно убрать кормовые подушки. Согласимся, что это непрактично, но, с другой стороны, и без него, в общем-то, можно обойтись, как показала практика.

Несколько затруднительным оказалось найти удобное сидячее положение нашему рулевому ростом 175 см. Расстояние до банки позади рулевого колеса оказалось примерно на 20 см больше, чем требовалось для расслабленного и комфортного сидения. Впрочем, удобное место нашлось на комингсе кокпита. При этом сохраняется хороший доступ ко всем необходимым элементам управления. Разве что штурвальная опора выполнена чересчур гладкой, в силу чего схватиться за нее или упереться в нее ногой затруднительно, последствия же от заскользившей ноги могут быть неприятными. Две нанесенные в нашем присутствии на рулевую колонку полоски нескользящего материала должны будут помочь.

По итогам нашего теста руководитель верфи принял еще одно решение – добавить подножку позади штурвала с тем, чтобы и низкорослым людям было удобно сидеть. Быстрая реакция на пожелания заказчика – очевидное преимущество небольших верфей.

Восхитительное плавание

Прелесть яхт, подобных Saffier 27, заключается в том, что ими приятно управлять как на остром, так и на полных курсах. В бейдевинд лодку можно вести по са-

мой границе ветра, а в будущем, после доработки руля, это станет еще легче. Скорость выхода на ветер (VMG) очень впечатляет за счет высокой крутизны хода. Вниз по ветру яхта за счет большой площади парусности идет не менее охотно.

Увалиться, поднять геннакер, привестись и искать волну – чистое удовольствие благодаря хорошему рулевому устройству. Опциональные электрические лебедки невероятно удобны. Гика-шкот проведен на оба борта, так что управлять им можно, находясь на любом борту. А лебедки Harken позволяют не только выбирать шкоты, но и травить их. Более легкой работы с парусами и придумать нельзя.

И вот наступил прекрасный момент. Лодка без малейшего напряжения развивала от 8 до 9 узлов, светило солнышко… и вдруг пришел порыв. Мы увалились, поймали волну – и включился «турбонаддув». Лодка рывком разогналась до 12 узлов. И это возможно всего на одной волне и даже для не очень опытных рулевых! Вот это и есть то, что называется дейсейлер. Отлично!

Днем задуло еще сильнее. И в нашем присутствии экипаж верфи разогнал свое новое детище до 20 узлов. Быстрее и представить себе сложно. Это был впечатляющий опыт.

Никаких компромиссов?

Отвлечемся, впрочем, от ходовых качеств.

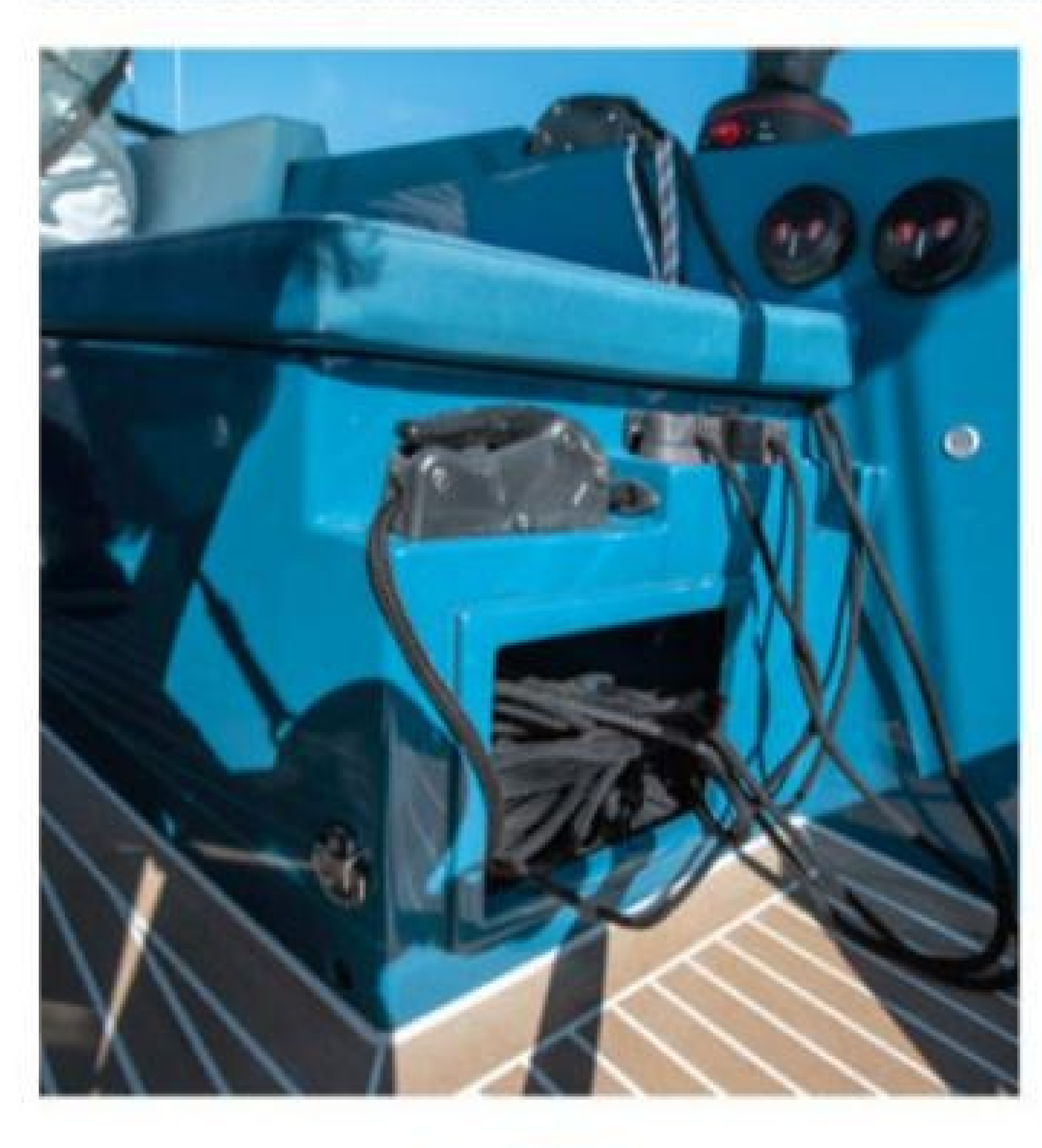
По палубе мы смогли передвигаться легко, банки кокпита, хотя и невеликой длины, всего 160 см, позволяют без проблем разместиться двум взрослым.

Позади рулевого находится обширная лежанка. По бокам у нее устроено некое подобие комингсов, так что даже во время плавания на ней можно валяться сравнительно безопасно.

Немного удручало то, что купальный трап предлагается лишь за доплату в 500 евро. Высококачественная лодка выходного дня должна быть хорошо приспособлена к купальным развле-

ФОТО:

МАКСИМАЛЬНАЯ ПРОСТОТА



ЧИСТОТА
Ходовые концы убираются в три отсека, что позволяет поддерживать идеальный порядок в кокпите



ГОТОВНОСТЬ
Электродвигатель и электролебедки готовы к работе в любой момент. Это упрощает действия в ряде ситуаций



УДОБСТВО
Большая лежанка на корме разделена погоном. Чтобы его использовать, нужно убрать часть подушек



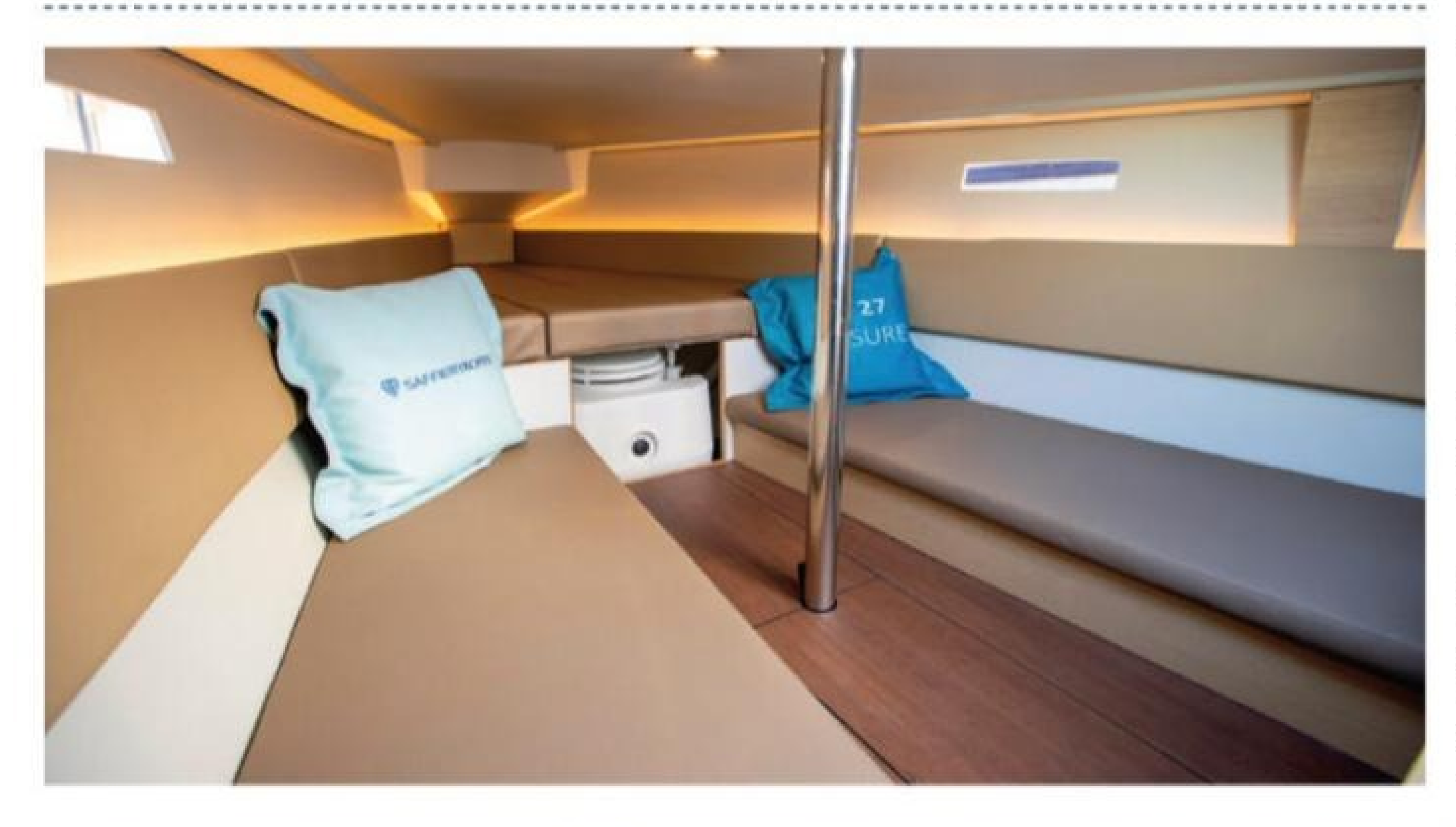
КОМПАКТНОСТЬ
Стопора мощны и практичны. Доплата за электрическую лебедку составляет 3600 евро

ВСЕ ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ ДОСТУПНЫ С МЕСТА РУЛЕВОГО. ТАК ЧТО ЛУЧШЕ ВСЕГО УПРАВЛЯТЬ ЭТОЙ ЯХТОЙ В ОДИНОЧКУ



ШИРИНА
Чтобы удобно сидеть за рулем, нужно иметь достаточно длинные ноги

ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ ПОДЧЕРКНУТА ФОРМОЙ



РЕЧЬ ИДЕТ О ЧИСТОМ ДЕЙСЕЙЛЕРЕ, И ПЛАНИРОВКА ПОДПАЛУБНОГО ПРОСТРАНСТВА ЧЕТКО ДАЕТ ЭТО ПОНЯТЬ



ХОЛОДИЛЬНИК
На время дневной прогулки туда можно поставить пиво или лимонад. Самое главное – он никому не мешает



ПОДВОЛОК
На корпусе № 2 высоту банок в каюте уменьшили, чтобы обеспечить больше простора для головы



ГАЛЬЮН
Скажем так: когда он очень нужен, им можно воспользоваться, но без особого удовольствия. Конечно, это очень важная вещь при более или менее продолжительной прогулке, поэтому хорошо, что он есть

чениям, а не предлагать в базе позорный тканевый трапик, присутствующий на борту лишь ради выполнения одной из норм CE.

А вот действительно стоящая опция: тот, кто хочет получить от своей лодки больше удовольствия, должен заказать карбоновый бушприт с блоками и двумя дополнительными лебедками вместе с геннакером за 7000 евро.

Изящная палуба «под дерево» тоже не входит в базу, а ее стоимость верфь называет лишь по запросу.

Это же касается и трейлера в комплекте с лебедкой. Уж он точно обязателен к приобретению, ибо позволяет за сравнительно мощным автомобилем без проблем доставлять яхту на неизведанные пока акватории.

Современный привод

Очень своевременный и ответственный шаг верфи – применить на серийной лодке электрический привод. А вот дизель только за доплату, есть еще немало консервативных клиентов.

Однако целевая группа для линейки SE – люди с «инновационным» мышлением, в быту пользующиеся электромобилями, для них яхта со вспомогательным электроприводом – разумное решение.

Кроме того, такой тип привода соответствует концепции лодки: прост в обслуживании, требует минимума внимания, в то же время он обладает достаточной автономностью – во всяком случае, для яхт типа Saffier 27, на которых вспомогательный двигатель включается только при входе и выходе из гавани.

Все логично и продумано

Значит, идеальная яхта? К сожалению, компромиссы все же есть, и они под палубой. Да, предусмотрен гальюн, однако усидеть на унитазе, прямо скажем, трудновато. Да, предусмотрены четыре спальных места, но койки довольно узкие и жесткие, а тонкие диванные подушки лишь придают благообразие интерьеру, не более того. Впрочем, для дейсейлера это

SAFFIER SE 27

ВЫСОКИЙ РАНГОУТ, УЗКИЙ КИЛЬ, ОСТРЫЕ ЛИНИИ, ПРИЯТНАЯ ВНЕШНОСТЬ. ЗА ВСЕ ЭТО ПРИДЕТСЯ ЗАПЛАТИТЬ ОГРАНИЧЕННЫМ ПРОСТРАНСТВОМ ПОД ПАЛУБОЙ

ТЕСТ

СКОРОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

(без учета дрейфа и течения)

Курс	Скорость
35°	6,5 уз.
60°	7,2 уз.
90°	7,0 уз.
135°*	9,2 уз.
160°*	9,0 уз.

2 уз. 4 уз. 6 уз. 8 уз. 10 уз.

Скорость ветра: 16–20 узлов (4–5 баллов Бофорта)
Высота волны: около 0,5 м
* под геннакером

ЭНЕРГОВООРУЖЕННОСТЬ

ЭВР[1] 5,0

4,0 круизер — скоростной круизер 5,0

Подлинный спортивный снаряд, о чем ясно говорит энерговооруженность

РАЗМЕРЫ СПАЛЬНЫХ МЕСТ

Место	Размер
Носовой отсек	2,10 х 1,35 м
Салон (опция)	2,20 х 0,55 м
Кормовая лежанка	1,80 х 1,60 м

Тесно — Приемлемо — Комфортабельно

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Конструктор	Дин Хенневангер
Категория CE	C
Длина корпуса	8,10 м
Ширина	2,55 м
Осадка (альтернативные варианты)	1,05/1,30, 1,60 м
Водоизмещение	1,9 т
Масса балласта, весовая доля	0,9 т / 47%
Площадь парусности	
грот	23,9 м²
стаксель	13,7 м²
Мощность двигателя (Torqeedo)	4 кВт / 6 л.с.

КОНСТРУКЦИЯ КОРПУСА И ПАЛУБЫ

Стеклопластиковый корпус сэндвичевой конструкции с пенопластовым наполнителем Divinycell, вакуумная инфузия. Переборки и палуба заламинированы в одно целое с корпусом

ЦЕНЫ НА ВЕРФИ

Базовая цена	88 650 €
Цена в состоянии, готовом к выходу в море[2]	97 205 €
Цена в комфортной комплектации[2]	107 930 €
Гарантия полная / на отсутствие осмоса	2/2 лет

Верфь: www.saffieryachts.com

Официальный представитель верфи в России: Любовь А. Ртищева. Тел. + 7 (921) 947-9-333

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Отличный парусный родстер: простой, удобный, быстрый, хорошо управляемый, бескомпромиссный в плане ходовых качеств. Каждый вечер после работы на нем можно без проблем пройтись по акватории. А при желании на борту можно и переночевать

ОЦЕНКА РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА Yacht

Конструкция и концепция
- \+ Хорошо продуманный дневной крейсер
- \+ Легкая и остойчивая
- − Малое подпалубное пространство

Ходовые качества и управляемость
- \+ Отличная управляемость
- \+ Высокие скоростные качества

Обитаемость и качество сборки
- \+ Очень хорошие сборка и отделка
- − Нет вентиляции внутри
- − Нет рундуков на палубе

Оснащение и монтаж
- \+ Электрический двигатель хорошо вписывается в концепцию
- \+ Большая лежанка в корме
- − Подушки мешают погону гика-шкота

[1] Безразмерное число: $\sqrt[2]{S}/\sqrt[3]{V}$. Чем оно больше, тем больше площадь парусности (S) по отношению к водоизмещению (V).
[2] По определению журнала Yacht. Все цены не включают НДС.

нормально. Тот, кто ищет лодку с полноценными спальными местами, должен обратить свое внимание на линейку SC.

Для тех, кто все же планирует ночевать на яхте, может показаться странным полное отсутствие вентиляции под палубой. Но по желанию можно заказать носовой палубный люк.

В целом внизу налицо отсутствие любых уступок от генеральной линии – быстрого и элегантного крейсера выходного дня. И в этом есть своя логика. По мнению верфи, две линейки должны заметно различаться: SC-линейка – для комфортабельных переходов, SE-линейка – для скоростного плавания. Как следствие новая лодка является очень легкой, высокоманевренной и приятной в управлении, каюта же в данном случае служит только для хранения вещей и смены туалета после купания.

Ночевка? Лучше выбрать коттедж или отель. В акваториях, рассчитанных на Saffier SE 27, это возможно почти всегда.

Интересно и то, что новая яхта по цене практически не выходит за границу в 100 тысяч евро, имея при этом очень хороший комплект парусов и, собственно, тот комфорт, который привычно ожидать на борту «воскресного крейсера». Вряд ли такая цена за исключительно хорошо сделанное суденышко способна отпугнуть того, кто нацелился на приобретение роскошного «отпускного домика» или решил поменять дорогую суперъяхту на что-то более компактное.

Кстати, доплата за рулевое колесо, которое, несомненно, многие заказчики захотят поставить себе на лодку, составляет 5200 евро. Однако с румпелем яхта смотрится очень здорово, да к тому же выигрывает в маневренности. Чего, собственно, все и ждут от хорошего дейсейлера.

ЯХТЫ SAFFIER ЧАСТО ЯВЛЯЮТСЯ ОТЛИЧНЫМ ДОПОЛНЕНИЕМ К ЗАГОРОДНОМУ ДОМУ

ФОТО:

ЛЮБОВЬ РТИЩЕВА

«ИСКУССТВУ ГОЛЛАНДСКИХ ЯХТОСТРОИТЕЛЕЙ МОЖНО ПОСВЯТИТЬ ЖИЗНЬ»

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ВЕРФИ SAFFIER YACHTS В РОССИИ ЛЮБОВЬ РТИЩЕВА – ЗАЯДЛАЯ ЯХТСМЕНКА. ЕЕ ПРЕДАННОСТЬ ПАРУСУ СЛУЖИТ ХОРОШИМ ПОМОЩНИКОМ В ВЫСТРАИВАНИИ ОТНОШЕНИЙ С ЗАКАЗЧИКАМИ. ВЕДЬ ЛОДКИ ЭТОЙ ВЕРФИ ПОКУПАЮТСЯ НЕ НА ГОД И НЕ НА ДВА, ПОЭТОМУ КАЖДАЯ ДОЛЖНА МАКСИМАЛЬНО СООТВЕТСТВОВАТЬ ВКУСАМ БУДУЩЕГО ВЛАДЕЛЬЦА. КАК ЖЕ ПОЛУЧИЛОСЬ, ЧТО ЭТОТ СПЕЦИФИЧЕСКИЙ ВИД БИЗНЕСА ПОКОРИЛСЯ ДАМЕ?



ЗАПИСАЛ
АРТУР ГРОХОВСКИЙ

Однажды увидев голландские верфи, это произошло в 2004 году, я была восхищена мастерством и подходом к делу этих «людей моря», у которых учились наши предки в годы правления Петра Великого.

Я влюбилась в этих людей и лодки, которые они строят, – раз и навсегда! Эти верфи, как правило, семейные предприятия, в большинстве начавшие свое дело – строительство спортивных и прогулочных судов – после Второй мировой войны. Тогда уставшие от страха и неопределенности люди хотели немного праздника и свободы на чистой воде. Этим, наверное, в том числе можно объяснить специфику голландского судостроения – здесь сошлись многовековые традиции, понимание «семейного дела» и то, как должны быть выстроены взаимоотношения с заказчиком.

Затем, уже в 2005 году, я вплотную приступила к деятельности в этой сфере, выбрав лучших производителей парусных и моторных яхт, при этом не конкурирующих между собой, и среди них Contest Yachts, Saffier Yachts… Идея же представительства именно голландских верфей родилась из увлечения парусным спортом, у моего мужа была старая французская лодочка на границе Германии и Голландии, и мы несколько лет ходили с ним по внутренним водам Европы, прежде чем наше хобби стало бизнесом. Так что моя компетенция – голландские кораблестроители!

Теперь я представитель в России ряда голландских верфей. Как и все мои коллеги в мире, а нас немного, я сама инвестирую в рынок своей страны – в том смысле, что вкладываю свои средства в рекламу предприятий, в бренды, в их узнаваемость на рынке, и это объяснимо: семейные верфи не могут позволить себе «раскрутку» по всему миру.

Я люблю то, что делаю, и много раз говорила: мои проекты помогают сохранять традиционное ремесло – строительство яхт «ручной работы». Приятно сознавать, что в этом есть и моя скромная заслуга. Разумеется, на верфи, строящей яхты премиум-класса, должна прекрасно работать обратная связь. Это как раз и есть моя задача, и мое агентство с ней хорошо справляется. А весь накопленный опыт, все отзывы наших владельцев анализируются, учитываются и сразу же внедряются в производство при работе над следующими проектами.

Все это очень важно, потому что на такие лодки, как те же Saffier, не подписывают контракты удаленно, когда спецификацию не-

ФОТО: ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ЛЮБОВИ РТИЩЕВОЙ, CONTEST YACHTS



Совершенство Contest: изящество, безопасность, красота

возможно обсудить лично, когда нельзя детально продемонстрировать те или иные решения, когда невозможно провести тест. Без этого получится какое-то непонятное судно, и это еще мягко говоря. Сами заказчики это понимают и никогда на такое не пойдут.

Разумеется, следуя запросам каждого нового владельца в течение всего периода строительства яхты, мы что-то меняем, учитывая его запросы. А поскольку я, как агент, сопровождаю каждого клиента, то все его пожелания обсуждаются нами совместно в процессе длительного общения в течение минимум полутора лет. Тут практически не бывает исключений: и комплектация в зависимости от определенных регионов плавания на сезон и на годы, и дизайн интерьеров, и даже выбор имени яхты – все происходит при моем активном участии. Это и необходимо, и интересно, и доставляет массу удовольствия. И я рада, что мои (российские) проекты порой даже спасали мастеров голландского кораблестроения от банкротства.

Агент продолжает работать с владельцем лодки и после продажи и поставки, помогает обеспечить сервис, обслуживание, ведь мы не доверяем свои лодки «чужим», неизвестным сервисам, так как не в курсе их компетенции и профессионального уровня. Разумеется, мы контролируем качество обслуживания наших лодок в любой точке мира. Это также касается вопросов страхования, флага регистрации и всего прочего, что связано с обладанием нашими яхтами. В немалой степени мы занимаемся этими проблемами еще и потому, что владение голландской яхтой (и парусной, и моторной, кстати) зачастую, если не всегда, подразумевает, что капитан и владелец судна – это одно лицо. Наши яхты созданы для людей, которые ценят уединенность, комфорт и самостоятельность одновременно.

И я настаиваю, что мое занятие, мой бизнес, мое «Морское Агентство» не для торговли яхтами. Это именно образ жизни, созвучный слогану вашего журнала. Кстати, слоган верфи Contest Yachts, еще одной компании, с которой я плотно работаю, в прошлом звучал очень похоже: LIFE. STILE. SAILING!

Но и плавание под парусами не просто мое хобби – это то, что называется must be. Я хожу на яхтах все эти годы и люблю длительные переходы нон-стоп. Для меня это то, без чего невозможно жить. Некоторые ходят в горы, кто-то любит лес, а мы, яхтсмены, не можем жить без моря, особенно без Большой Воды. Мне очень хорошо знакомо чувство, когда стоишь за штурвалом хорошей лодки, да еще созданной при твоем участии, – это полный восторг! И огромное удовлетворение от того, что ты сама приложила к этому руку.


В свое время я исследовала практически все акватории и побережья Средиземного моря: Турцию, Адриатику, Италию, Испанию… Я горжусь тем, что бывала, например, в таких уголках Греции, где не встретишь ни одного парусника, ни тем более моторной яхты, лишь паромы несутся навстречу со скоростью 25–30 узлов. Там на пути твоего маршрута всплывают подводные лодки, бороздят море военные патрули, и Земля выглядит такой же, как во времена Одиссея, и вообще… там много всего интересного…

Сейчас я ставлю себе целью подготовиться к трансатлантическому переходу и, возможно, кругосветке. У меня все впереди!

Выгодные предложения сейчас на рынке долго не задерживаются. В прошлом сезоне даже старые яхты разлетались как горячие пирожки

SOLD

БОЛЬШАЯ РАСПРОДАЖА



РЕДКО КОГДА ПОДЕРЖАННЫЕ ЛОДКИ ПОЛЬЗОВАЛИСЬ ТАКИМ СПРОСОМ, КАК ВО ВРЕМЕНА ПАНДЕМИИ. ЧТО ПРЕДЛАГАЮТ СЕЙЧАС НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ? ВЫБОР ВСЕ ТАКЖЕ ВЕЛИК, А ЦЕНЫ НЕВЫСОКИ? СМОТРИМ ОБЪЯВЛЕНИЯ ПРОДАВЦОВ И АНАЛИЗИРУЕМ

ТЕКСТ
ЛАССЕ ЙОХАНСЕНА

Долгое время казалось, что рынок всегда будет ломиться от предложений, а цены соответственно продолжат падать. Этому есть простое объяснение: с момента начала промышленного серийного производства год за годом появляются все новые яхты, и этому круговороту нет конца.

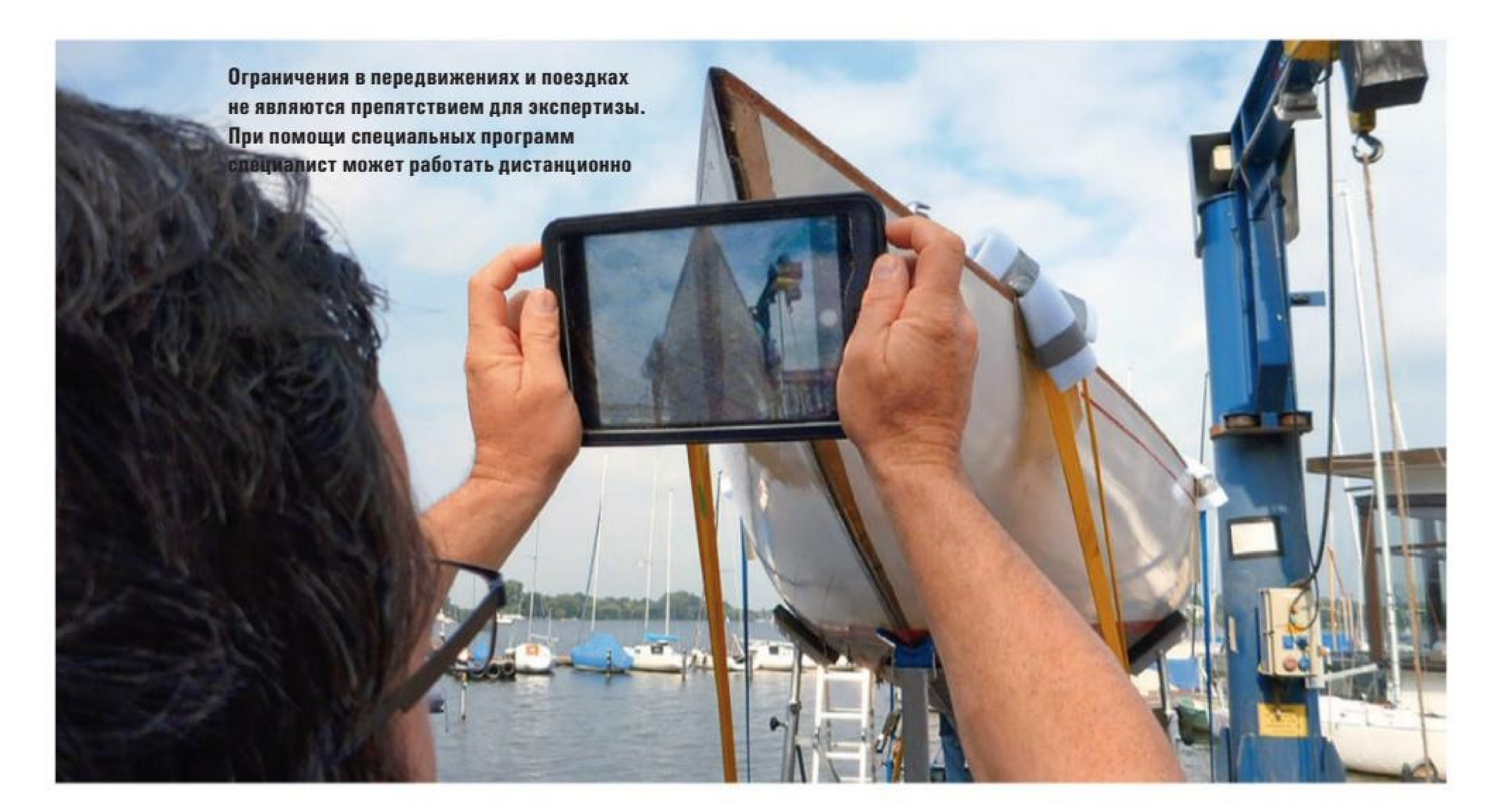
Ведь до начала эпохи стеклопластика старые лодки сжигали в печах или на пасхальном костре, теперь же яхты из новых материалов остаются пригодными даже после интенсивной эксплуатации и при плохом уходе.

Еще год назад европейские рынки были завалены предложениями, а цены уверенно снижались. Типичные яхты IOR 1970-х годов длиной примерно 30 футов можно было купить по цене четырехнедельного отпуска для небольшой семьи. Несмотря на это, многие яхты пылились на рынке годами.

Интересный феномен наблюдался и в сфере вторичного использования строительных материалов: люди полагали, что когда-нибудь этот рынок рухнет, ведь никто уже не захочет платить за требующую ремонта лодку из пластика, разве что символическую плату, просто потому, что слишком много лодок в отличном состоянии.

Эксперты гадали, как переработать весь этот поток использованных материалов, и да будет честь и слава тому, кто сделает это в помощь окружающей среде. Возможный научный прорыв при небольших вложениях сулил золотые горы своему изобретателю. Но до сих пор рецепт богатства так и не найден.

Однако эта тема, кажется, пока закрыта. Первые послабления коронавирусных ограничений спровоцировали весной настоящий ажиотаж на вторичном европейском рынке. Такого не было



Ограничения в передвижениях и поездках не являются препятствием для экспертизы. При помощи специальных программ специалист может работать дистанционно

никогда. «У меня сейчас много потенциальных покупателей, но когда они приезжают, чтобы посмотреть выставленную на продажу лодку, она уже часто бывает продана», – рассказывает Уве Грэфер. Компетентный эксперт на протяжении нескольких лет следит за рынком в профессиональных целях. Вместе с двумя коллегами он разработал онлайн-систему оценки Rate My Boat (www.ratemyboat.de).

За помощью к Грэферу сегодня обращаются все – и покупатели, и продавцы подержанных лодок. Причин для желания получить объективную оценку яхты немало, и большинство из них связаны с изменением жизненного пространства из-за пандемии. И это понятно: долгосрочные чартерные планы не построишь, заграничный туризм отсутствует, поэтому желающие арендовать яхту, а это часто молодые семьи, вынуждены рассматривать какие-то другие варианты в поисках альтернативы традиционным отпускам и каникулам.

Со спортивной точки зрения дом под парусом тоже выглядит привлекательно, ведь это отличный выход из ситуации периода жестких ограничений, когда люди оказались лишены привычных видов физической активности.

И вообще, собственная лодка – может ли быть безопаснее места? Где еще можно так эффективно изолироваться, не утратив при этом чувства свободы?

Пандемия оказала влияние на рынок во многих отношениях.

Помимо упомянутого ажиотажа можно добавить, что собственники воздерживаются от запланированной продажи по тем же причинам, по которым другие хотят купить. «Они опять начинают ценить свою лодку, – говорит Уве Грэфер, ссылаясь на свидетельства многих маклеров, что нынешние владельцы отказываются продавать даже старые лодки, с которыми они уже давно планировали расстаться. – Когда нет альтернативы своим четырем стенам, начинаешь ценить свою яхту. Достаточно просто находиться на ней и пить кофе, не выходя в море».

Вот почему предложений на рынке не так уж много, потому и продать яхту можно очень быстро. «Лодку в удовлетворительном состоянии часто покупают уже через неделю после публикации о продаже, такого не было еще никогда», – рассказывает Грэфер. Причем быстро уходят любые яхты, а не только лодки популярных моделей.

Не изменилось одно: как и прежде, особой популярностью пользуются модели, которые не теряют в цене при будущей перепродаже. На это рассчитывают потенциальные покупатели, ведь этот фактор для многих являлся определяющим и до нынешней ситуации на рынке. Дополнительный плюс – когда верфь еще существует или есть хорошо организованные классовые объединения или сообщества собственников, что облегчает поиск запчастей и нужной информации.

И наконец, предпочтение отдается лодкам, которые хорошо знакомы, например, у покупателя уже была такая яхта.

По словам Уве Грэфера, после начала пандемии увеличилось и число тех, кого тянет к экзотическим олдтаймерам. Молодые люди

ФОТО: YACHT / N. KRAUSS, YACHT / C. IRRGANG, YACHT / S.REINEKE





Динамика рыночной ситуации заставляет покупателей принимать решение быстро. Но все же желательно тщательно проверять лодку перед покупкой, а если возникают сомнения, то приглашать эксперта. Ведь старые яхты могут иметь скрытые дефекты, что приведет к дополнительным расходам и избытку головной боли.

хотят приключений и по аналогии с легендарным микроавтобусом «фольксваген» покупают недорогую лодку для путешествий. При этом они понимают, что отныне у них в кармане всегда должна лежать отвертка, и этим они разительно отличаются от состоятельных клиентов, которые целенаправленно ищут более новые яхты популярных моделей. Этих романтиков мотивируют видеоблоги по яхтенной тематике – от реставрации до продолжительных морских походов на старых лодках, и они готовы купить недорогую яхту, даже невзирая на предстоящий ремонт, который они зачастую готовы делать своими руками. Они не рассматривают яхтинг как элитный вид спорта, то есть как слишком дорогой и хлопотный. Получают они больше, чем тратят.

«На смену рынку покупателей пришел рынок продавцов, – констатирует Уве Грэфер. – Тот, кто ищет подержанную лодку, должен быть намного активнее, чем раньше. Помимо поиска на соответствующих платформах следует обратить внимание также на доски объявлений в маринах, в эллингах зимнего хранения, в клубах. А тем, кто ищет лодку конкретной модели, стоит уточнить у собственников, не знают ли они кого-то, кто планирует продать яхту, но просто еще не разместил объявление».

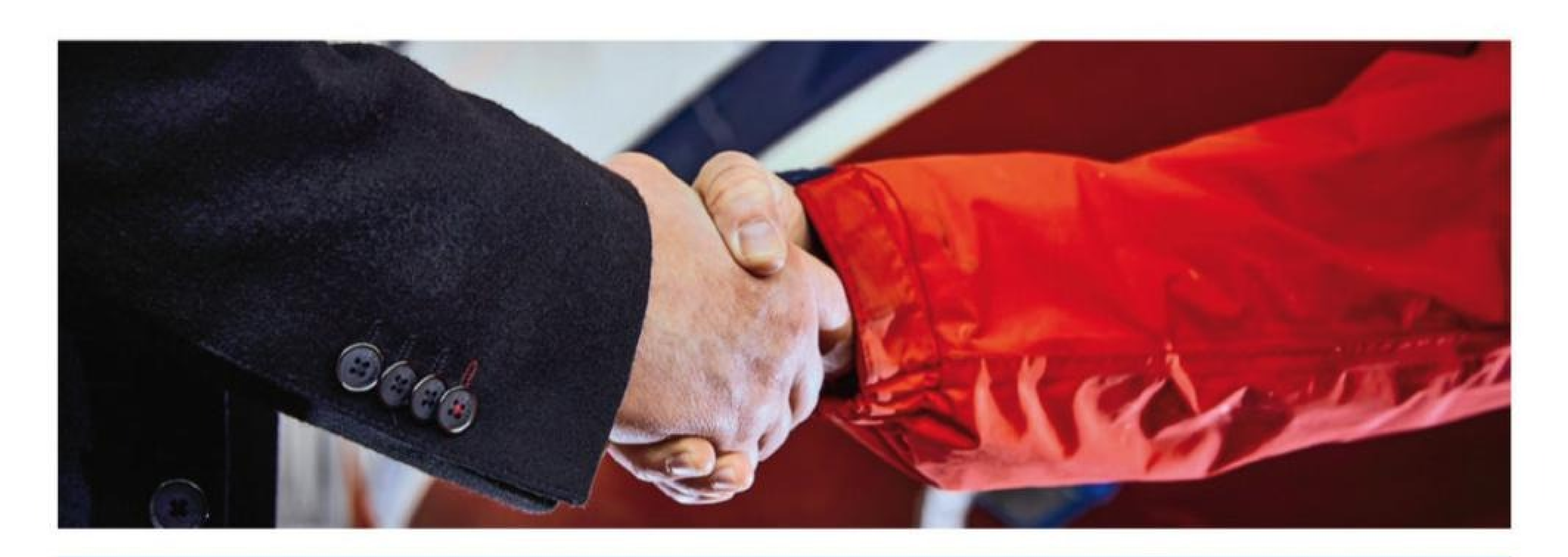
«Рынок заметно локализовался», – продолжает Грэфер. Из-за пандемии в Северной Европе сформировался свой внутренний рынок. Полеты выходного дня дешевой авиакомпанией с целью осмотра лодки ушли в прошлое. Теперь смотрят только те яхты, до которых можно в течение дня доехать на машине.

Но так ограничивать свой поиск не обязательно. У тех, кто находит лодку в другом регионе, теперь есть альтернативаа классическому личному осмотру. Это может быть эксперт на месте, который проведет детальный осмотр, или специалист, который при помощи соответствующих технологий проведет осмотр лодки дистанционно. Такая проверка стала возможной благодаря запатентованной программе Remox от TÜV Nord.

Эта система была успешно внедрена еще до пандемии, с ней работает и Грэфер: «Продавец должен иметь кого-то на месте с телефоном в руке, через камеру я могу управлять программой». Так можно выявить все слабые места лодки, сделать фотографии для потенциального покупателя и определить общее состояние судна.

Всех, кто начинает сейчас поиск лодки – не важно, первой или очередной, – объединяет осознание ценности момента. Установка «Живи сейчас!» становится актуальной в кризисные времена. Люди не хотят больше планировать что-то на годы вперед, даже если это порой и кажется неразумным.

За своей первой яхтой спешат теперь и те, кто раньше долго не решался на такую покупку. Останется лишь выполнить формальности – получить права на управление и найти стоянку. Но люди готовы на это и больше не откладывают покупку в долгий ящик – на тот день, когда дети вырастут и начнут жить самостоятельно. И кто знает, может быть, новое мышление останется в сознании людей и после окончания пандемии.



ИЩЕМ, НАХОДИМ, ПОКУПАЕМ

НЕСМОТРЯ НА РЕГИОНАЛИЗАЦИЮ РЫНКА, БОЛЬШИНСТВО ПОДЕРЖАННЫХ ЛОДОК МОЖНО, КАК И РАНЬШЕ, НАЙТИ В ИНТЕРНЕТЕ. ГДЕ НУЖНО ИСКАТЬ, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ ХОРОШИЙ ОБЗОР ПРЕДЛОЖЕНИЙ ИЗ РАЗНЫХ РЕГИОНОВ



Просматривать объявления о продаже подержанных яхт – любимое развлечение многих, даже если у них и нет серьезного намерения купить лодку

Долгое время это было любимым развлечением многих – посмотреть, что есть на рынке подержанных яхт, ведь предложений было много, а цены оставались невысокими. Пандемия спровоцировала небывалый покупательский спрос. Тем не менее активное движение на рынке сохраняется – страховые компании уже сообщают о первых возвратах яхт, купленных весной в расчете лишь на летний период.

Теперь все продается быстрее, поэтому лучший метод быстро найти подходящую лодку – искать ее на специализированных онлайн-платформах.

Рядом приведен перечень крупнейших торговых онлайн-площадок по продаже подержанных яхт в Европе.

yacht.de/boat24.com (Швейцария, вся Европа)	Благодаря сотрудничеству с журналом Yacht теперь здесь можно найти и часть объявлений нашего журнала
Ebay-kleinanzeigen.de (Германия, вся Европа)	Этот портал уже давно стал крупнейшей торговой площадкой для подержанных яхт
boot24.com (Германия, вся Европа)	Хорошо отсортированные объявления из разных регионов с расширенными критериями поиска
yachtworld.de (Англия, вся Европа)	На этом сайте наряду с предложениями продавцов Континентальной Европы представлены и яхты из Англии
blocket.se (Швеция)	Онлайн-платформа напоминает местный ebay и хорошо представляет шведский рынок
batagent.se (Швеция, Скандинавия)	Этот шведский портал еще одна хорошая возможность для поиска предложений скандинавских продавцов
scanboat.com (Дания, Северная Германия)	Здесь можно найти как датские лодки, так и подержанные яхты из Северной Германии
botentekoop.com (Голландия)	Представлены лодки с самых разных регионов Голландии как от частных лиц, так и от компаний
devalk.nl (Голландия, вся Европа)	У этого голландского маклера есть офисы по всей Европе, он предлагает лодки в самых разных регионах
inautia.de (Италия, Франция, Испания)	Предлагается много подержанных яхт из Средиземноморья
fky.org (Классические яхты, разные регионы)	Поклонники классических яхт здесь получат наилучшее представление о предложениях рынка



ЯХТЫ ЗА 5000 ЕВРО

LEISURE 22



Длина	6,71 м
Ширина	2,39 м
Осадка	0,81 м
Вес	1,5 т
Площадь парусности	20 м²
Год постройки	1975

- ⊕ Много места под палубой для лодки такого размера
- ⊕ Можно перевозить на трейлере
- ⊕ Невысокая цена на вторичном рынке
- ⊕ Очень надежная лодка с защищенным кокпитом
- ⊖ Высота конструкции ограничивает вид спереди
- ⊖ Ходовые качества хорошие, яхта стабильно держит курс







Яхта Leisure 22 уже несколько лет находится в простое, и время оставило на ней свои следы. Но уровень оснащения хороший

В компании Gründl на севере Гамбурга ждет своего покупателя небольшая яхта Leisure 22 с двойным килем. На эту модель стоит обратить внимание тем, кто ищет пригодную для морских путешествий небольшую яхту с просторными помещениями под палубой. Эта яхта есть также в версии со средним килем с осадкой 1,19 м.

ДРУГИЕ ЯХТЫ В ЭТОЙ ЦЕНОВОЙ КАТЕГОРИИ



SHARK 24
Трейлерная лодка с хорошими ходовыми качествами. Эти яхты начали строить в 1959 году, и теперь у них большой круг почитателей

VARIANTA 65
Всего было построено 4000 лодок этой модели. Этот маленький немецкий швертбот с каютой – один из самых продаваемых



ECUME DE MER
Легендарный четвертьтонник из Франции с очень хорошими ходовыми качествами и просторной планировкой

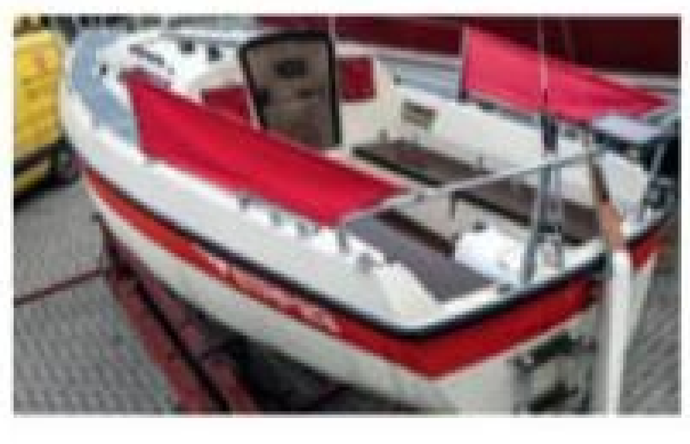
ЯХТЫ ЗА 10000 ЕВРО

ETAP 23



Длина	7,36 м
Ширина	2,49 м
Осадка без киля/с килем	0,70 / 1,45 м
Вес	1,5 т
Площадь парусности	27 м²
Год постройки	1984

- ⊕ Удачная планировка палубы
- ⊕ Несложная перевозка на трейлере
- ⊕ Хорошие ходовые качества
- ⊕ Отменное качество корпуса
- ⊖ Из-за особенностей конструкции килевой колодец размещен под палубой
- ⊖ Мало кладовых







Яхта Etap 23 на вторичном рынке появилась недавно. Эту лодку купит тот, кто по достоинству оценит особенности ее конструкции

Etap 23 выставлена на продажу в компании Yachthandel Hamburg. Состояние лодки позволяет сразу отправиться в море. Выбор акватории – на усмотрение покупателя, ведь перевозить этот бельгийский кроссовер на трейлере труда не составляет: киль можно убрать, а мачту сложить. Верфь-изготовитель знаменита высоким качеством корпусов из стеклопластика. Яхты Etap считаются непотопляемыми благодаря вспененному наполнителю между стенками корпуса.

ДРУГИЕ ЯХТЫ В ЭТОЙ ЦЕНОВОЙ КАТЕГОРИИ



ALBIN EXPRESS
Удобная перевозка на трейлере, спортивная маленькая яхта из Швеции популярного класса

FOLKBOOT
Эта открытая маленькая лодка из Скандинавии – настоящая классическая яхта, построенная из дерева и стеклопластика





DUFOUR ARPEGE
Серийное производство этой просторной лодки с хорошими ходовыми качествами началось на верфи Dufour в 1965 году

ФОТО: GRÄFER, YACHT / C. IRRGANG, YACHT / H.G.KIESEL, ARCHIV DEUTSCHE SHARK24 KLASSENVEREINIGUNG, VARIANTA KV, M. NAUJOK, YACHT / B. HOFFMANN, YACHT / NICO KRAUSS

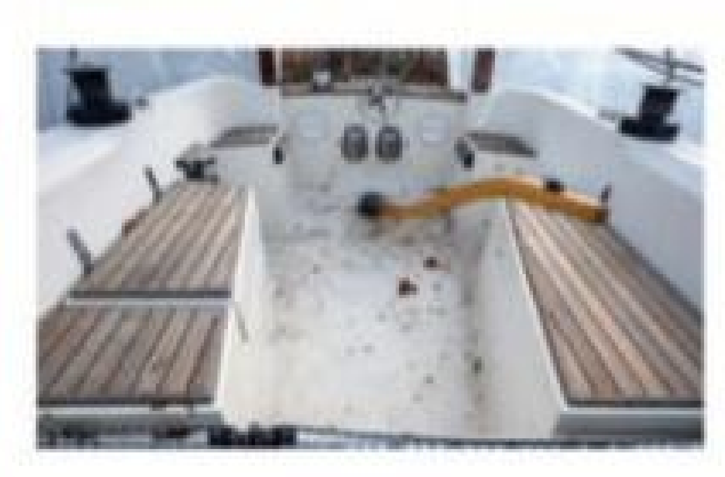
ЯХТЫ ЗА 15 000 ЕВРО

C&C 30



Длина	9,10 м
Ширина	3,05 м
Осадка	1,50 м
Вес	3,6 т
Площадь парусности	42 м²
Год постройки	1978

- ⊕ Очень хорошие ходовые качества
- ⊕ Пригодна для выхода в море
- ⊕ Большое подпалубное пространство
- ⊕ Значительная ширина
- ⊖ Усталость материала у более старых лодок
- ⊖ Требует ремонта (тик палубы)







Яхта C&C 30 была сконструирована специально для длительных морских походов, поэтому как кокпит, так и подпалубное пространство отвечают всем необходимым требованиям

Сообщество владельцев яхт C&C 30 предлагает сейчас эту классическую канадскую яхту из стеклопластика на ebay. Название лодки происходит от имен конструкторов – Cuthbertson & Cassian. Всего было построено более 800 экземпляров этой модели. На данной яхте позже был уложен тиковый настил, который, правда, требует ремонта. Несмотря на небольшие размеры, под палубой очень просторно, и конструкция отвечает всем необходимым мореходным требованиям. C&C 30 известна своими превосходными ходовыми качествами.

ДРУГИЕ ЯХТЫ В ЭТОЙ ЦЕНОВОЙ КАТЕГОРИИ



BENETEAU FIRST 21.7
Спортивный дейсейлер из Франции с просторным кокпитом и простым оснащением



HALLBERG-RASSY 26
Отлично сконструированный небольшой кроссовер, который уже зарекомендовал себя в кругосветном плавании



OHLSON 8:8
Хорошие мореходные качества. Комфортная яхта из Швеции для семейного путешествия

ЯХТЫ ЗА 20 000 ЕВРО

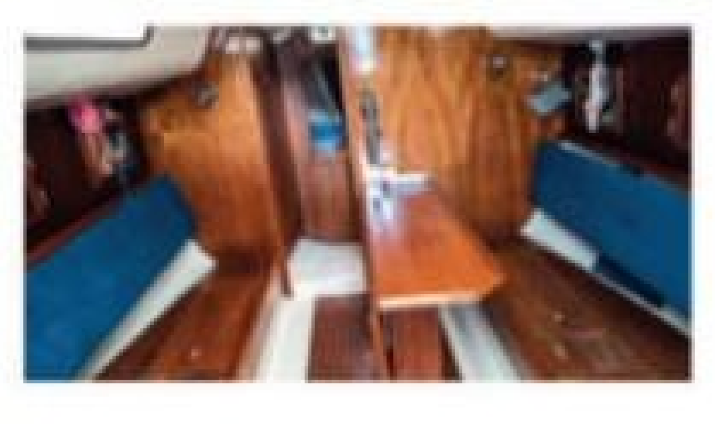
HANSE 29

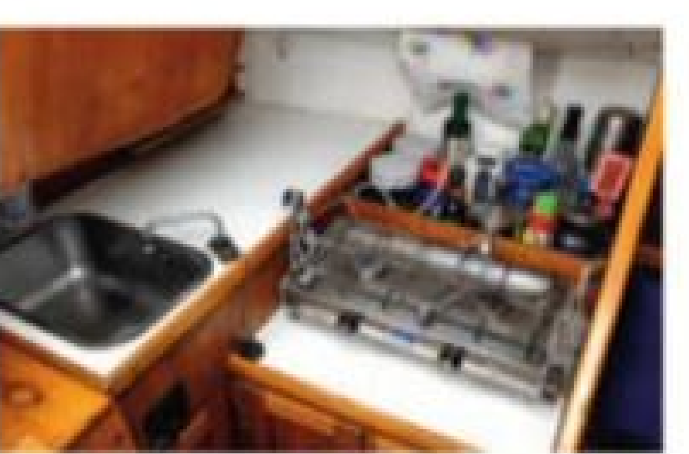


Длина	8,90 м
Ширина	2,70 м
Осадка	1,62 м
Вес	2,6 т
Площадь парусности	20 м²
Год постройки	1975

- ⊕ Отличные ходовые качества
- ⊕ Простота в управлении
- ⊕ Хорошие мореходные качества в сложных условиях
- ⊕ Может управляться в одиночку
- ⊕ Стабильно держит курс за счет предварительной балансировки руля
- ⊖ Аскетичное исполнение







По организации над- и подпалубного пространства яхта Hanse 291 напоминает свою предшественницу из Скандинавии, только та была значительно дороже

Hanse 29, прославившуюся когда-то своей самой щадящей ценой на рынке, предлагает компания Diamond Yachts. Hanse 29, построенная по образцу лодки Aphrodite 29, стала первой моделью Hanse, построенной на верфи в Грейфсвальде. Яхты этого типа известны своими хорошими ходовыми качествами, несложным управлением и простотой конструкции. А вот комфорта под палубой не слишком много.

ДРУГИЕ ЯХТЫ В ЭТОЙ ЦЕНОВОЙ КАТЕГОРИИ



J/80
Яхта единого международного класса из США имеет превосходный скоростной потенциал



APHRODITE 101
Спортивная шведская лодка DNA единого класса, на которой можно участвовать в регате высокого уровня



DEHLER 31
Быстрая и простая в управлении семейная яхта с удачной организацией подпалубного пространства

ФОТО: WIKIMEDIA / AHUNT/CCO, YACHT / C. IRRGANG, H.-G. KIESEL, YACHT / C. IRRGANG, WERFT, FEIERABEND, C. VOLLMER, VEGVISIR RACE / J. SOMMER/.









Пространство на палубе и в кокпите яхты Comet 1050 организовано рационально. Конструкция очень добротная как с точки зрения исполнения, так и в отношении примененных материалов. Пространство распределено разумно, много света и интересных деталей

YACHT / B. SCHEURER, COMET285.IT, YACHT / S. SCHORR, STOCKMARTIME / H. GENTHE, M. NAUJOK

Яхту Comet 1050 продает компания Yachthandel Hamburg. Лодка была построена на итальянской верфи Comar, дизайн разработан в 1983 году французской фирмой Groupe Finot. Специалистами этой компании был также спроектирован первый ряд яхт Beneteau. Comet 1050 блистала на выставках, привлекая к себе внимание благодаря изысканному салону, отделанному фурнитурой из палисандра. На воде яхта тоже зарекомендовала себя отлично. Лодка нуждается в дорогостоящем ремонте тикового настила, поэтому цена относительно невысокая, учитывая длину в 10,50 м. Но при этом покупатель получит большую лодку с хорошей маневренностью, стабильно держащую курс, полностью готовую к морским походам. На палубе и под ней достаточно места для целой семьи.

COMET 1050

Длина	10,50 м
Ширина	3,35 м
Осадка	1,85 м
Вес	5,0 т
Площадь парусности	60 м²
Год постройки	1987

- ⊕ Хорошие ходовые качества
- ⊕ Стабильно держит курс
- ⊕ Отличная маневренность
- ⊕ Качественная конструкция
- ⊕ Очень хорошая концепция
- ⊖ Требует ремонта (тиковый настил

ДРУГИЕ ЯХТЫ В ЭТОЙ ЦЕНОВОЙ КАТЕГОРИИ



AVANCE 33

Своими привлекательными линиями узкая яхта Avance 33 обязана шведу Питеру Норлину, который этим проектом снискал себе настоящую славу

GRINDE

Оригинальная интерпретация остроносой яхты. В 1974 году она стала революционным прорывом датчанина Питера Бруна, вдохновленного формой тела дельфина





OMEGA 34

Добротно построенная яхта, узкий круизный парусник с хорошими морскими характеристиками и конструкцией в скандинавском стиле



В последнее время яхтсмены все чаще покупают несколько ножей: для разных задач нужны разные лезвия и одним зачастую не обойтись

ОДИН РАЗ ОТРЕЖЬ

БЕЗ НОЖА НА БОРТУ НЕ ОБОЙТИСЬ, НО ВЫБРАТЬ ПОДХОДЯЩИЙ ЗАЧАСТУЮ НЕПРОСТО. ХОРОШИЙ ЯХТЕННЫЙ НОЖ ДОЛЖЕН ДОСТОЙНО СПРАВЛЯТЬСЯ И С ПОВСЕДНЕВНЫМИ ЗАДАЧАМИ, И С БОЛЕЕ СЕРЬЕЗНОЙ РАБОТОЙ С ТАКЕЛАЖЕМ. А ЕЩЕ ОН ДОЛЖЕН БЫТЬ ТАКИМ, ЧТОБЫ НА НЕГО МОЖНО БЫЛО ПОЛОЖИТЬСЯ В ЭКСТРЕННОЙ СИТУАЦИИ. МЫ ПРОТЕСТИРОВАЛИ РАЗНЫЕ ЯХТЕННЫЕ НОЖИ И ВЫБРАЛИ ЛУЧШИЕ

ТЕКСТ
МИХАЭЛЯ РИНКА

Булку пополам можно разрезать чем угодно, а вот к выбору яхтенного ножа стоит подойти более ответственно. Хороший яхтенный нож должен быстро и аккуратно разрезать любые концы на борту, и далеко не все ножи, представленные на рынке, с этой задачей справляются достойно. Многое, конечно, зависит от того, из чего сделана веревка, но если работа с ножом постоянно вызывает раздражение, а срезы неизменно получаются растрепанными, возможно, пришло время достать точильный камень или приобрести новый нож.

Модели и марки

Для теста мы отобрали разные модели ножей, в том числе новинки. В тесте участвовали и боцманские ножи со складным лезвием, и специальные ножи для работы с тросами, и ножи для экстренных ситуаций. К первым относятся нож ВМС ФРГ (Bundesmarine) от Fox Knives, ножи Boat2 и B91/5 фирмы Mac, Wichard Offshore и Pacific Salt 2 от Spyderco. Матросские ножи в тесте представлены моделями от Herbertz и Loewen, а также ножом Mac Nostromo. У последнего половина лезвия покрыта зубцами, что делает его идеальным спасательным ножом. D-Ceramic C20 от D-Splicer специально разработан для работы с концами на борту; как следует из названия, лезвие этого ножа сделано из керамики. Последние два ножа в тесте – это спасательная модель от Wichard и Race Rescue Knife собственного производства AWN.

Материал, лезвие, кромка

Ножи, участвовавшие в тесте, прежде всего различаются материалом и кромкой лезвий. Другое важное различие – конструкция складная или фиксированная.

Самым острым согласно тесту оказался нож от D-Splicer. Его керамическое лезвие сделано из очень твердого материала, который долгое время остается острым. Его единственный минус – высокая хрупкость, особенно по сравнению со сталью. Керамический нож может разбиться, если его, например, уронить на твердый пол.

У остальных ножей лезвия стальные, но и тут есть различия. Нож от Loewen, например, сделан из литой стали, более крепкой, чем нержавейка. Он дольше остается острым, но, к сожалению, подвержен ржавчине. Поэтому его нужно держать в сухом месте и смазывать маслом.

Лезвие ножа Pacific Salt 2 от Spyderco сделано из особого стального сплава H1. Он не ржавеет даже при контакте с морской водой и при этом тверже, чем обычная нержавейка. За такие выдающиеся качества, впрочем, приходится платить: этот нож – самый дорогой в тесте.

У оставшихся ножей лезвия сделаны из нержавеющей стали. Для спасательных ножей это особенно важно: они часто крепятся на мачте или в кокпите и поэтому постоянно подвержены действию влажного воздуха и морских брызг.

Выбор кромки лезвия в первую очередь определяется назначением ножа. Прямые лезвия на борту используются для разрезания веревок. Одно из преимуществ таких ножей – их можно легко точить самому.

Лезвием с зубцами аккуратно разрезать веревку не получится, но они отлично справляются с распиливанием натянутых тросов. Лучшие из них делают это в одно движение. Во время теста мы разрезали и натянутые концы, и тут ножи с гладкими лезвиями сдавали позиции. Pacific Salt 2 с этой задачей не справился совершенно, его острейшее лезвие слишком быстро скользило по веревке.

Зазубренное лезвие ножа от Wichard, с другой стороны, показало отличный результат, хотя на плоскости он не справился с дайнимой. Зубцы не дают ножу скользить по натянутой веревке: каждый из них сразу вырывает несколько волокон, и даже короткое лезвие разрезает конец в одно движение.

Складное лезвие или фиксированное?

При выборе боцманского ножа со складным лезвием нужно обратить внимание на то, можно ли закрепить лезвие в открытом положении. В нашем тесте такая функция есть у Pacific Salt 2 и у Offshore от Wichard. Кроме того, Pacific Salt 2 можно открыть одной рукой. У ножа BMC и моделей от Mac лезвие не фиксируется, что может привести к порезам. Модели с фиксированным лезвием в этом плане безопаснее, но у них другие минусы. Во-первых, они занимают немало места, а во-вторых, их нельзя хранить без специальных чехлов. У спасательных ножей в комплекте, например, идут жесткие ножны из твердого пластика с проушинами для крепления. А инженеры Wichard пошли еще дальше: чтобы достать нож этого производителя из ножен, нужно нажать кнопку на рукоятке. Во время теста, заметим, эта кнопка выскочила из ножа, но ее удалось вставить обратно.

В РАЗРЕЗЕ

НОЖИ, УЧАСТВУЮЩИЕ В ТЕСТЕ, РАЗЛИЧАЮТСЯ МАТЕРИАЛОМ, КРОМКОЙ ЛЕЗВИЯ И ФОРМОЙ. У КАЖДОЙ МОДЕЛИ ЕСТЬ СВОИ ПЛЮСЫ И МИНУСЫ



МАТЕРИАЛ
Ножи из литой стали долго остаются острыми, но могут заржаветь. Керамика очень острая, но хрупкая. Нержавейка быстро затупляется



КРОМКА
Гладкое лезвие или зазубренное? Первое режет аккуратнее, и его можно наточить самому



ВСЕГДА ГОТОВ
Фиксированное лезвие не может случайно закрыться и «не ходит» во время работы



НАДЕЖНАЯ ЗАЩИТА
Ножи с фиксированным лезвием часто идут в комплекте с чехлами, которые помогают избежать травм

ФОТО: YACHT / J. KUBICA



ЯХТЕННЫЕ НОЖИ

★★★★★ Очень хорошо
★★★★ Хорошо
★★★ Удовлетворительно
★★ Неудовлетворительно
★ Плохо

* Цифры в скобках: в первой колонке – максимально возможное количество баллов, в остальных – количество баллов по результатам теста.

ЯХТЕННЫЕ НОЖИ	D-SPLICER	FOX KNIVES	HERBERTZ	LOEWEN	MAC
НАЗВАНИЕ	D-Ceramic C20	Боцманский нож BMC ФРГ	Матросский нож	Матросский нож	Боцманский нож Boat2
Где купить	*lindemann-kg.de*	*toplicht.de*	*compass24.de*	*toplicht.de*	*navyline.de*
Цена (очки из 10)	*20,50 € (10)*	*43,38 € (8)*	*51,99 € (8)*	*58,39 € (8)*	*28,95 € (10)*
Вес	*43 г*	*141 г*	*237 г*	*158 г*	*166 г*
Длина (общая/лезвие)	*20,3/10,0 см*	*19,0/7,0 см*	*23,5/12,5 см*	*24,0/13,0 см*	*19,5/8,0 см*
Особенности	*Особое фиксированное керамическое лезвие. Пластмассовый чехол*	*Карманный нож с лезвием из нержавеющей стали и свайкой. Лезвие нельзя зафиксировать. В комплекте конец для крепления*	*Нож с фиксированным лезвием из нержавеющей стали. Накладка на рукоять из свинцового дерева. В комплекте есть свайка (отдельно от ножа)*	*Лезвие из литой стали долго сохраняет остроту, но легко ржавеет. Рукоять из палисандра*	*Лезвие из нержавеющей стали с зубцами, которое нельзя закрепить, пластиковая рукоять. Фиксируемый консервный нож и открывалка для мочек*
Разрезание (90): удобство использования (30)/ качество среза (30)/ разрез при натяжении (30)	*Удобство: 30. Срез: очень аккуратный (30). Разрез при натяжении: обе веревки разрезаны одним движением (30)*	*Удобство: 25. Срез: очень аккуратный (30). Разрез при натяжении: обе веревки разрезаны одним движением (30)*	*Удобство: 20. Срез: очень аккуратный (30). Разрез при натяжении: обе веревки разрезаны одним движением (30)*	*Удобство: 25. Срез: очень аккуратный (30). Разрез при натяжении: обе веревки разрезаны одним движением (30)*	*Удобство: 5 Срез: очень растрепанный (5). Разрез при натяжении: полиэстер – в три движения, дайнима – в четыре (20)*
Итог	*Победитель теста! Самое острое лезвие. Узкоспециальный инструмент для работы с такелажем*	*Очень острый. Аккуратный срез на плоскости и легкое разрезание при натяжении. К сожалению, лезвие не фиксируется*	*Острое лезвие из нержавеющей стали. В комплекте красивый кожаный чехол и свайка*	*Очень острое лезвие, высокое качество, в комплекте кожаный чехол. Требует ухода для предотвращения ржавчины*	*Хорошее первое впечатление, но в тесте разочаровал*
Оценка Yacht (из 100 очков)	★★★★★ *(100)*	★★★★★ *(93)*	★★★★★ *(88)*	★★★★★ *(93)*	★★★ *(40)*

Обилие функций

Многие ножи были оборудованы свайками или ключами для мочек, но эти дополнительные функции мы не учитывали. Нас интересовало, насколько хорошо ножи справляются со своей основной задачей. Сколько, например, движений нужно, чтобы разрезать веревку? Чем меньше, тем лучше. Также мы оценивали аккуратность полученного среза. Если он получался растрепанным, мы ставили оценку ниже. Наконец, мы проверяли, насколько хорошо нож справляется с натянутой веревкой. Тут максимальное количество очков получали те ножи, которые ее разрезали одним движением.

90 из 100 возможных очков присваивались именно по результатам этого теста, оставшиеся 10 зависели от цены. Тут максимальную оценку получили ножи, стоящие около 20 евро: Boat2 и B91/5 от Mac и керамический нож от D-Splicer. Остальные ножи стоят немногим больше за исключением модели от Spyderco, за которую придется отдать 140 евро.

Итоги теста

Абсолютным победителем стал необычный керамический нож. Очень хорошие результаты также показали классические боцманские ножи от Loewen и Herbertz и нож BMC от Fox. Нож Offshore от Wichard заслужил пять звезд, а Pacific Salt 2 – четыре. Спасательные ножи показали себя

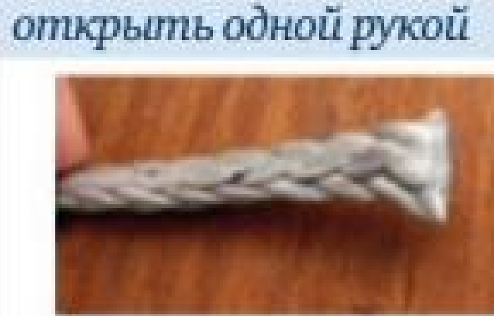
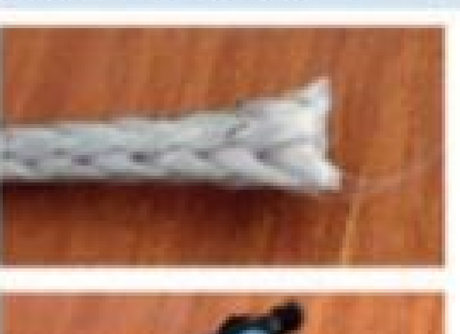
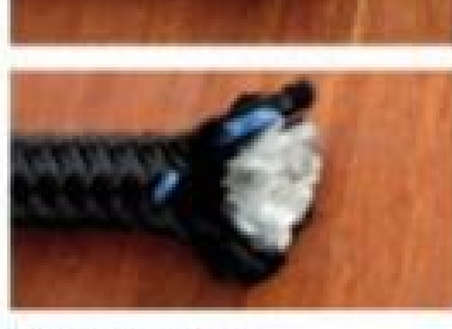
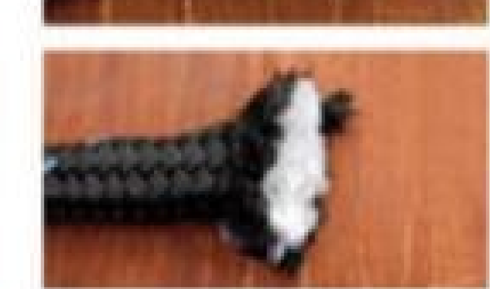
MAC	SPYDERCO	WICHARD	MAC	RRK	WICHARD
					
Боцманский нож B91/5	**Pacific Salt 2**	**Offshore**	**Матросский нож Nostromo**	**Race Rescue Knife**	**Нож для экстренных ситуаций**
navyline.de	*boker.de*	*lindemann-kg.de*	*toplicht.de*	*awn.de*	*lindemann-kg.de*
18,95 € (10)	*142,27 € (1)*	*42,50 € (8)*	*35,58 € (10)*	*48Б99 € (8)*	*72,50 € (6)*
100 г	*80 г*	*81 г*	*219 г*	*121 г*	*109 г*
18,5/7,5 см	*22,0/9,0 см*	*19,5/8,0 см*	*25,5/12,0 см*	*21,0/9,0 см*	*18,0/7,0 см*
Пластиковая рукоятка, лезвие из нержавеющей стали с зубцами. Свайка с ключом для мочек. Ни нож, ни свайка не фиксируются	*Рукоять из усиленного стекловолокном нейлона, лезвие из стали H1 – не ржавеет и долго не теряет остроты. Лезвие фиксируется, можно открыть одной рукой*	*Пластиковая рукоять светится в темноте. Лезвие из нержавеющей стали с волнообразными зубцами. Свайка с ключом для мочек. И нож, и свайка фиксируются*	*Прорезиненная пластиковая рукоять. Лезвие из нержавейки, почти половина – с зубцами. Внешняя половина лезвия гладкая. С шипом и чехлом из ткани*	*Лезвие из нержавеющей стали, покрытое желтой краской. Кромка с зубцами, ключ для мочек. Рукоять из пластика. Ножны из жесткого пластика*	*Лезвие из нержавейки с зубцами, в нем же – ключ для мочек. Фиксируется в чехле: чтобы достать, нужно нажать кнопку на рукоятке*
	 	 	 	 	 
Удобство: 5 Срез: очень растрепанный (5). Разрез при натяжении: полиэстер в одно движение, дайнима – в три (20)	*Удобство: 20. Срез: очень аккуратный (30). Разрез при натяжении: по два движения на каждую веревку (25)*	*Удобство: 10. Срез: немного растрепанный (только гладкой частью лезвия, 25). Разрез при натяжении: обе веревки разрезаны одним движением (30)*	*Удобство: 15. Срез: немного растрепанный (только гладкой частью лезвия, 25). Разрез при натяжении: полиэстер – одним, дайнима – тремя (25)*	*Удобство: 5. Срез: очень растрепанный (5). Разрез при натяжении: дайнима – одним движением, полиэстер – двумя движениями (25)*	*Удобство: 5. Срез: очень растрепанный (0). Разрез при натяжении: обе веревки разрезаны одним движением (30)*
Очень плохо показал себя в тесте. Срез очень неаккуратный	*Острейшее лезвие из особой стали. Можно открыть одной рукой, есть фиксация. Очень легкий нож, который очень хорошо режет*	*Практичный нож. Большая часть лезвия покрыта зубцами, что лучше для разрезания натянутых веревок. В комплекте свайка*	*Универсальный нож. Обе части лезвия хорошо режут и на плоскости, и под натяжением*	*Не подходит для филигранных работ. Хорошо режет веревки под натяжением*	*Нож исключительно для экстренных ситуаций. Больше ни для чего не подходит. Кнопка один раз выскочила из рукоятки*
★★★ *(40)*	★★★★ *(76)*	★★★★ *(73)*	★★★★ *(75)*	★★★ *(43)*	★★★ *(41)*

ФОТО: YACHT / J. KUBICA, YACHT / M. RINCK

примерно одинаково, модель от Toplicht заработала чуть больше очков. Нож Nostromo с наполовину гладким, наполовину зазубренным лезвием нам показался наиболее универсальной моделью. Boat2 и B91/5 особого впечатления не произвели, поскольку плохо себя показали в обеих частях теста.

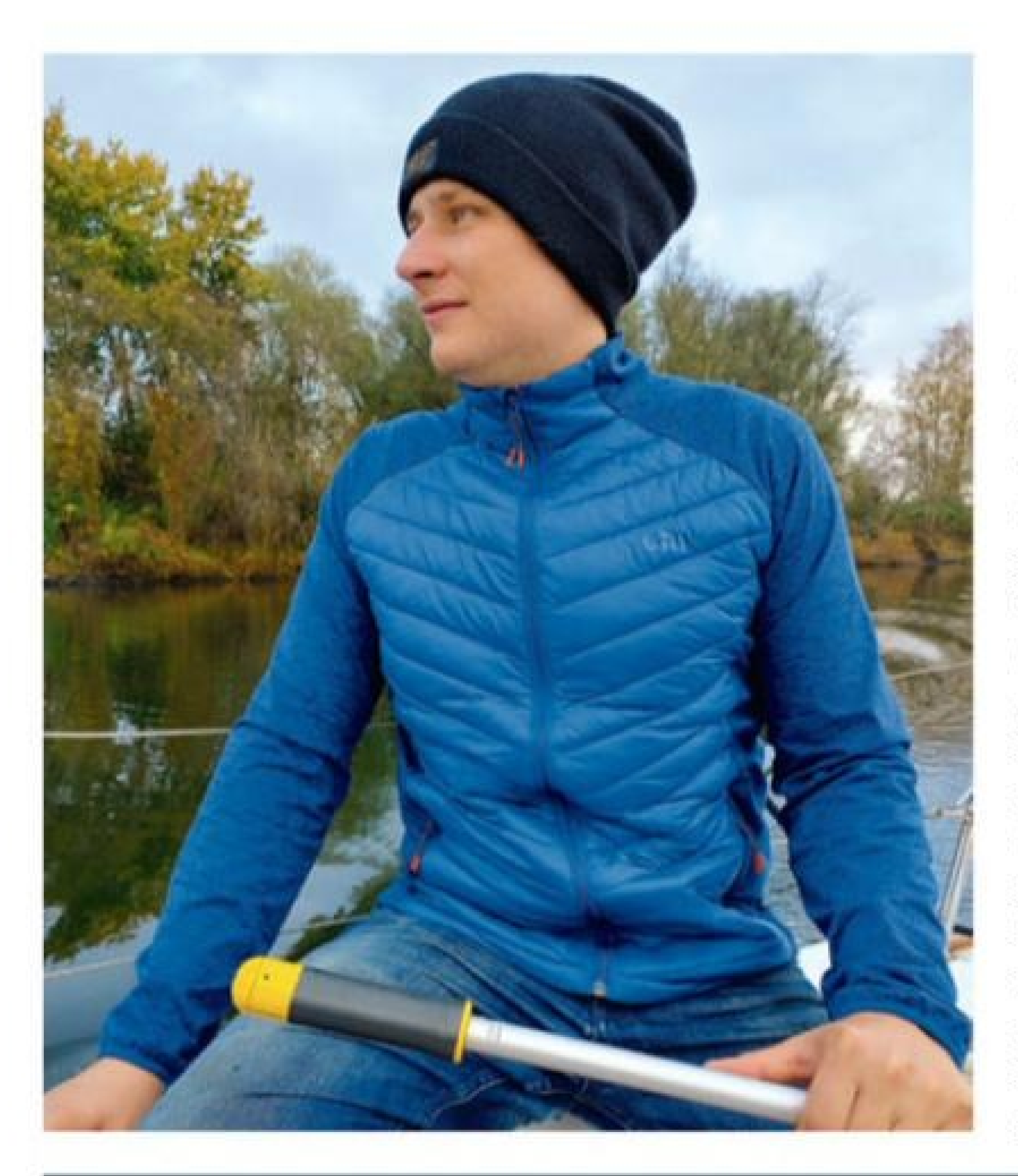
Нужно особо отметить, что нож от D-Splicer не является универсальным: он позиционируется в первую очередь как нож для такелажных работ. Для повседневного использования больше подойдут классические матросские ножи (у обоих в комплекте чехол на пояс) или ножи BMC, Pacific Salt 2 и Offshore от Wichard, последний оборудован свайкой и ключом для открывания мочек.

Таким образом, хороших яхтенных ножей на рынке сейчас довольно много, и, возможно, не стоит ограничиваться лишь одним из них.

Как проходил тест

Сначала мы каждым ножом пять раз разрезали лежащие на столе полиэстеровые веревки с сердечником из параллельных крученых прядей (kernmantle rope) толщиной в 14 мм, а затем – пять раз плетеную веревку из дайнимы. Причем эти веревки не были натянуты. Мы оценивали качество среза и удобство использования. После этого мы разрезали натянутый трос, что зачастую давало другие результаты.

ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЕ ТЕПЛО



ПУХОВИКИ С НАПОЛНИТЕЛЕМ ИЗ СИНТЕТИЧЕСКОГО МАТЕРИАЛА ОТЛИЧНО ПОДХОДЯТ В КАЧЕСТВЕ СРЕДНЕГО СЛОЯ ПРИ ХОЛОДНОЙ ПОГОДЕ

Куртка Penryn входит в обширную линейку одежды среднего слоя английской фирмы Gill. Комбинированный дизайн позволяет чувствовать себя в тепле, при этом не сковывая движений при интенсивной работе на лодке. Рукава выполнены из тонкого флиса, не образующего «катышков». Они плотно прилегают к руке, но хорошо тянутся. Спина и грудь усилены подкладкой из полиэстера, чьи свойства позволяют отводить влагу, не создают барьеров для воздуха, при этом сохраняя низкую теплопроводность. За счет тонких волокон материала куртка не выглядит пухлой. Эластичная ткань с ворсом с внутренней стороны очень мягкая на ощупь. Два боковых и один внутренний карман на молнии для нужных вещей создают дополнительные удобства. Куртка оснащена надежной застежкой-молнией YKK на всю длину с внутренним клапаном. Куртка легко сворачивается в stow pocket и в сложенном состоянии очень компактна, не занимая много места в багаже. Несомненным плюсом является возможность машинной стирки. В магазинах России в апреле куртку можно было приобрести по цене 10 000 рублей.

ДРУГИЕ ВАРИАНТЫ НА РЫНКЕ



ТЕПЛАЯ И УДОБНАЯ

Куртка Three Forks Black Dot фирмы Columbia в сочетании с непромом поможет остаться в тепле и сухости даже в ледяную погоду. Куртка утеплена нейлоном и эластаном. Куртка очень легкая, всего 820 граммов. В свернутом виде по форме напоминает небольшой батон колбасы. Куртка создана по технологии Omni-Heat, что позволяет ей максимально эффективно поглощать солнечное тепло и передавать его телу. Цена: 21 000 рублей.



С КАПЮШОНОМ ИЛИ БЕЗ

Куртка Mav Liner Jacket фирмы Henri Lloyd хорошо удерживает тепло тела, но при этом «дышит» и не кажется тяжелой. Ее можно поддевать под непром либо носить саму по себе. Куртка сделана из водонепроницаемых материалов и не дает замерзнуть даже в сырую погоду. Она также оснащена довольно удобным капюшоном, который, впрочем, не всегда хорошо ложится под непромом. Но его можно легко снять. Цена: 16 500 рублей.



ПОЧТИ ТРЕТИЙ СЛОЙ

Куртка HP Racing Midlayer Jacket от Helly Hansen сделана по специальной технологии LifaLoft, что позволяет ей сохранять тепло, оставаясь при этом легкой и тонкой. Внешнее покрытие Helly-Tech не пропускает ни воду, ни ветер. Куртка сделана из эластичных материалов и совершенно не сковывает движений. В очень сырую погоду ее можно использовать в качестве среднего слоя. Цена: 19 000 рублей.

ФОТО: HERSTELLER, M. RINCK


Gill
Коллекция
одежды
2021
РЕКЛАМА
FORDEWIND
REGATTA
TM
ООО «Фордевинд-Регата» — официальный дистрибьютор GILL в России
197198, Санкт-Петербург, Петровская коса, 7, тел. +7 (812) 458 44-55,
office@fordewind-regatta.ru, www.fordewind-regatta.ru
/fordewindregatta
/fordewindregatta
+79215733616

ИМ НЕТ ПРЕГРАД!



«ЯХТИНГ РАВНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ» ПРОЕКТ И ЛЮДИ



ФОТО: ИЗ АРХИВА АВТОРА

ТЕКСТ
АЛЕКСАНДРЫ ЗОЛОТОВОЙ

Глядя на то, как ловко Дмитрий Павленко управляет парусным катамараном «Яркат», я не могла поверить, что позволила себе сомневаться в успехе нашей затеи посадить за руль людей с тяжелыми формами инвалидности. Не верилось даже в то, что они сами осмелятся на это. А началось все в 2016 году, когда мы с Дмитрием Золотовым, мастером спорта и моим мужем, предложили Александру Похилько, человеку, у которого четырехкратная ампутация (нет кистей рук и ног ниже колена), попробовать самостоятельно управлять яхтой. Он согласился. Мы верили в успех гораздо меньше, чем он сам, но когда у Александра получилось управлять швертботом, я поняла, что в наших силах сделать парусный спорт доступным для всех без исключения. Так были сделаны первые шаги к созданию инклюзивного* и подлинно массового парусного спорта.

Наша идея предоставить людям с инвалидностью возможность ходить под парусами не уникальна. В России существует несколько подобных проектов, однако их участники в основном ходят на больших крейсерских яхтах, которыми управляют профессиональные рулевые, а люди с инвалидностью являются членами экипажа.

В 2017 году мы попали в проект Всероссийского общества инвалидов и Российского спортивного союза инвалидов (ВОИ-РССИ) «Под парусами Надежды». Александр Похилько с Дмитрием Золотовым стали первым инклюзивным экипажем надувного парусного катамарана, который победил в гонке «Народная регата», выступая на равных с остальными яхтсменами. Именно эта победа вдохновила руководство ВОИ-РССИ поддержать наш проект «Яхтинг равных возможностей». Первые его участники прошли под парусами на Всероссийском спортивном фестивале для людей с проблемами опорно-двигательного аппарата «Пара-Крым-2017», в котором принимают участие спортсмены более чем из 40 регионов России. И все они как один признались, что это невероятное чувство свободы и потрясающее ощущение полноценности жизни, когда ты сам управляешь парусным катамараном. К слову, председатель ВОИ Михаил Терентьев сам с удовольствием выходит в море.

Когда стоял вопрос, на чем тренировать людей с инвалидностью, то оказалось, что выбор невелик, можно сказать, его совсем нет. Швертботы для на-

** Инклюзия (от inclusion – включение) – процесс реального включения людей с инвалидностью в активную общественную и спортивную жизнь. Инклюзивный парусный спорт – это создание экипажей, в состав которых входят спортсмены с инвалидностью и без нее. Взаимная инклюзия помогает сделать парусный спорт доступным не только для людей с инвалидностью, но и для тех, у кого ее нет.*



«ЯРКАТ» 2021



Длина	4,5 м
Ширина	2 м
Высота мачты от ватерлинии	6 м (разборная)
Грот	7 м²
Стаксель	3 м²
Диаметр баллонов	45 см
Палуба пассажирская	1,6 х 1,8 м
Палуба грузовая	1,6 х 0,8 м
Упаковка	190 х 30 х 30 см – 2шт, 50 х 50 х 70 см – 1шт
Вес (зависит от комплектации)	от 60 до 80 кг
Грузоподъемность	до 360 кг или 4 человека
Цена (в зависимости от комплектации)	251 000–298 000 руб.
Сайт производителя	https://katamaran.store

чинающих яхтсменов, у которых либо различные ампутации, либо травмы позвоночника, не подходят для самостоятельного управления. Надувные катамараны, на которых занимаются туризмом и гоняются здоровые люди, неудобны для передвижения по ним и небезопасны для спортсменов с тяжелыми формами инвалидности. Но так сложились звезды, что именно в это время на рынке появился надувной парусный катамаран «Яркат», который изначально был спроектирован для человека с ограничениями по здоровью. Этот катамаран идеально подошел для тренировок и гонок инклюзивных экипажей. Самостоятельно управлять им могут даже люди с травмами шейного отдела позвоночника. В нашем проекте есть семейный экипаж, в котором управлять катамараном учится шестилетняя девочка Маша с синдромом мышечной атрофии.

Сейчас в проекте уже восемь «Яркатов» ВОИ-РСС, а у трех инклюзивных экипажей проекта свои личные катамараны. Семья Безугловых за сезон 2020 года прошла путь от уровня «первый раз за рулем собственного катамарана» до обладателей кубка «Пара-Крым» по парусному спорту среди новичков.

Кубок «Пара-Крыма» по парусному спорту – это главная цель для участников нашего проекта из всех регионов. В сезоне 2020 года таких экипажей было более 30. Всего же за три года попробовать управлять катамараном «Яркат» смогли более 500 человек с инвалидностью из более 50 регионов России и примерно столько же не имеющих инвалидности. В минувшем году учебно-тренировочные сборы прошли в Башкирии на Павловском водохранилище.

Многие спрашивают, можно ли перевернуться на этом катамаране? Да, хотя это довольно сложно. И как ни странно, те, у кого это получилось случайно, очень этому радуются. «Яркат» достаточно устойчив, оверкиль случается лишь при недостаточном владении навыками управления им. А пока учишься, не зазорно и кильнуться. Не успел перебраться на наветренный борт, а тут порыв ветра – и ты в воде. Но для всех, кто еще раздумывает, заняться парусным спортом или нет, скажу так: с оверкилем знакомятся все, кто тренируется на швертботах. Это не страшно. А на наших катамаранах тем более. Он же надувной! И все, кто на борту, обязательно в спасательных жилетах. А рядом лодка сопровождения…

В прошлом году проект «Яхтинг равных возможностей» вышел на новый уровень. Наш совместный с парадайверами проект «Солнце. Ветер. Вода. Человек» поддержал Фонд президентских грантов, а это уже государственный уровень. Еще мы начали участвовать в настоящих регатах, таких как Банковский кубок и «Осенний ветер», своим собственным флотом. Это было как открытая дверь в мир настоящих яхтсменов, куда совсем недавно мы даже не мечтали попасть. Яхтенное сообщество встретило наш флот и наши экипажи как равных, и мы надеемся в скором времени стать полноценными участниками всех соревнований ВФПС, а наши рулевые и матросы смогут получать спортивные разряды. И может быть, среди них будут Илья и Сергей Мысляевы, отец и сын, завоевавшие главный кубок «ПараКрым-2020», который они увезли в Кемеровскую область, где парусный спорт не развит от слова «совсем». Или ребята из команды города Конаково Тверской области, которой руководит Галина Корнилова, сумевшей заручиться поддержкой администрации города и депутатского корпуса. А возможно, семейный экипаж из Королева – рулевой Юлия Крылова и матрос Денис Митрофанов. Вообще, мы очень рады, что в нашем проекте много семейных команд. Они показывают пример семьям, в которых есть инвалиды, как можно жить одним сообществом, в котором у всех одинаковые возможности развиваться и заниматься таким красивым спортом, как парусный.

У проекта «Яхтинг равных возможностей» в яхт-клубе «Березки» есть своя база, там проходят все мероприятия для инклюзивных экипажей города Москвы, Московской области и ближайших регионов. Там мы тренируемся, а в августе путешествуем на парусных катамаранах вдоль побережья Крымского полуострова.

А теперь давайте немного помечтаем, у нас это хорошо получается. По итогам сезона 2020 года мы поняли, что для дальнейшего совершенствования умений наших инклюзивных экипажей нам понадобятся швертботы, адаптированные для людей с инвалидностью. И мы нашли человека, который хочет сконструировать такой национальный класс швертботов, на котором смогут тренироваться и спортсмены-инвалиды. Спасибо Анатолию Николаевичу Кондакову за то, что поверил в нас. Мы оправдаем!

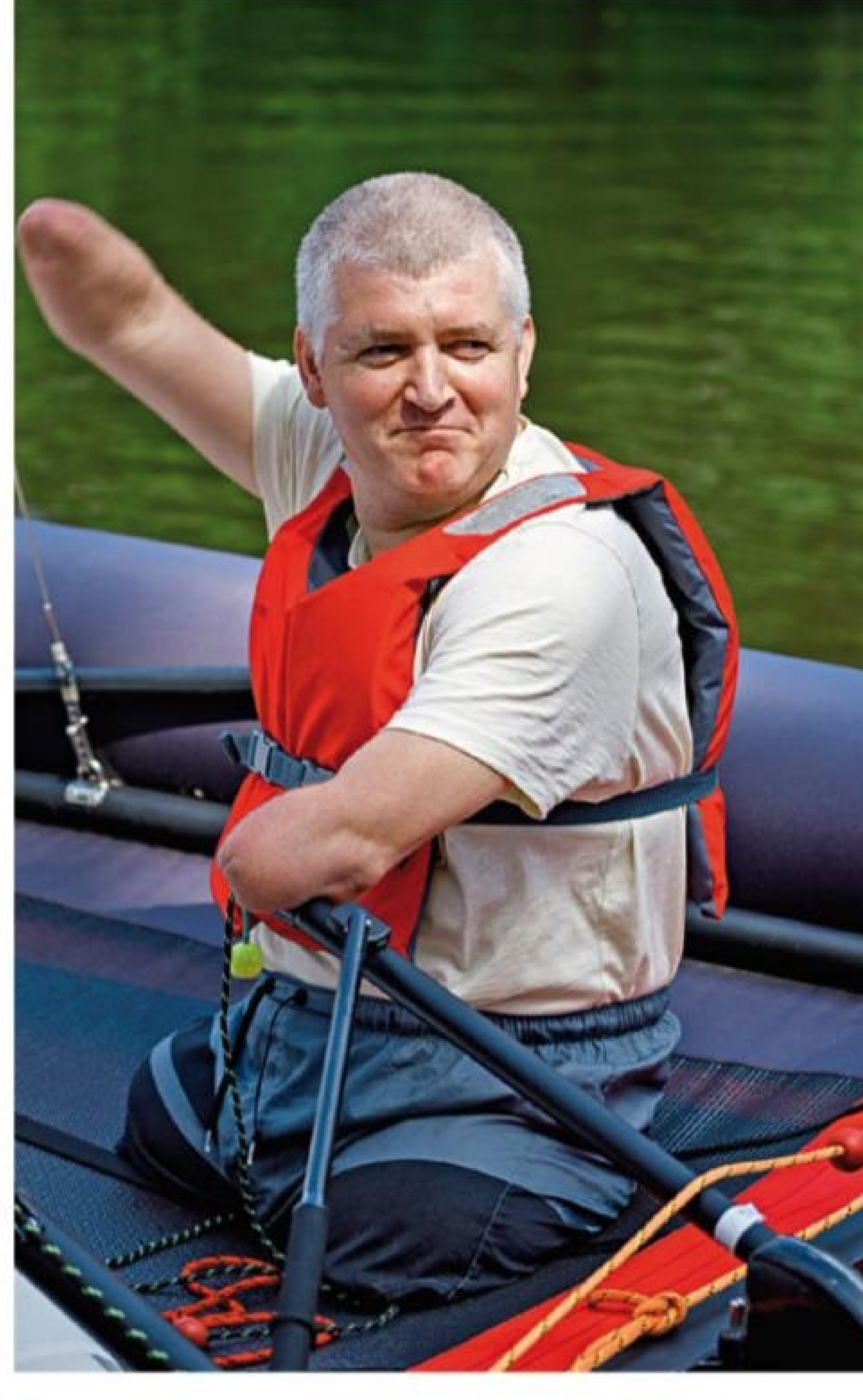


ФОТО: ИЗ АРХИВА АВТОРА, ЯРКАТ / KATAMARAN.STORE



ЗДОРОВЬЕ ЯХТСМЕНА

КАК ПОДГОТОВИТЬСЯ К РЕГАТЕ МЕЧТЫ

СОБИРАЕТЕСЬ В РЕГАТУ, ПРОДУМЫВАЕТЕ МАРШРУТ, ГОТОВИТЕ ЯХТУ И СНАРЯЖЕНИЕ? ХОТИТЕ РАССЛАБИТЬСЯ, ПОЛУЧИТЬ ЗАРЯД ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ ЭМОЦИЙ И ЗАПОМНИТЬ РЕГАТУ ТОЛЬКО С ХОРОШЕЙ СТОРОНЫ? ТОГДА БУДЬТЕ ВНИМАТЕЛЬНЫ И СОБРАННЫ, ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ НЕНУЖНЫХ ТРАВМ, РОТАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ, СОЛНЕЧНЫХ УДАРОВ И УКАЧИВАНИЯ. ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ОПТИМАЛЬНОГО РЕЗУЛЬТАТА ЯХТСМЕНУ, ДЛЯ КОТОРОГО ГЛАВНОЙ ЦЕЛЬЮ ЯВЛЯЕТСЯ ЗДОРОВЬЕ, А НЕ ТОЛЬКО РЕКОРДЫ, ДОСТАТОЧНО ДОПОЛНИТЬ КАЖДЫЙ ИЗ ЧЕТЫРЕХ ПУНКТОВ: ПОЛНОЦЕННЫЙ ОТДЫХ И СОН, СБАЛАНСИРОВАННОЕ ПИТАНИЕ, РАСТЯЖКА И ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ РАЗГРУЗКА НЕСКОЛЬКИМИ МЕТОДИКАМИ ВОССТАНОВЛЕНИЯ

ПОДГОТОВИЛА
ЖАЛЯ ГАДЖИЕВА

БОЛЕЗНИ И ТРАВМЫ

СЕРГЕЙ ШУЛЯК,
врач, яхтсмен, генеральный директор компании DSM Group, основатель Фармрегаты и PharmCup

Растяжка

Наиболее частые травмы на яхте – это растяжения и ушибы. Когда яхта идет с креном, яхтсменам приходится передвигаться по наклонным и мокрым поверхностям. Как следствие можно поскользнуться, упасть, удариться – в общем, получить весь спектр «удовольствий» от гематомы до разрыва связок. Предотвратить на сто процентов такой исход невозможно, а вот минимизировать последствия – вполне. Всем яхтсменам, а в особенности с хроническими заболеваниями суставов, старыми травмами желательно использовать наколенники, налокотники, эластичные повязки или тейпы. Это в душе мы всегда молоды, но с возрастом способность к гибкости начинает постепенно угасать, сухожилия становятся менее эластичными, амплитуда движений уменьшается. Поэтому за несколько недель до регаты или дальнего плавания добавьте к своей обычной физической активности упражнения на гибкость и растяжку. Наилучший вариант – делать такие упражнения ежедневно. Но помните, результата нельзя достигнуть за несколько дней, а чрезмерное усилие может привести к травме, и вам вообще придется забыть о выходе в море. Мышцам нужно время для адаптации.

Ротавирусная инфекция

Ротавирус – это то, что может серьезно испортить вам отдых и даже отправить на больничную койку. Вирус может находиться где угодно, но главный источник заражения – это некипяченая вода и немытые продукты. Именно поэтому перед выходом в море нужно учитывать тот факт, что риск подхватить ротавирус на борту возрастает в разы. Симптомы ротавируса такие же, как и при отравлении или инфекции желудочно-кишечного тракта: рвота, диарея, высокая температура, исчезновение аппетита, упадок сил, могут ощущаться боли и колики в животе.

Не следует пренебрегать качеством продуктов, но главное – пить и использовать для приготовления пищи только бутилированную или кипяченую воду. Если нет возможности помыть руки, используйте спиртовой санитайзер. Возьмите в привычку перед каждым приемом пищи обрабатывать им руки, ведь 95 % инфекций передается через руки.

Лечение симптоматическое: солевые растворы (регидрон), адсорбенты, жаропонижающие и спазмолитики.

Морская болезнь

Яхтсмены, подверженные укачиванию, должны помнить, что бесполезно принимать драмину, когда уже укачало. Драмину лучше принять за час до выхода при приеме пищи – одну или две таблетки. Именно за это время достигается наивысшая концентрация в крови действующего вещества, и оно эффективно действует на рецепторы центральной нервной системы, снижая риск укачивания. При этом максимальная суточная доза для взрослых не должна превышать 7 таблеток. Злоупотребление препаратом приводит к вялости и потере концентрации внимания. Учтите, драмина – это лекарственный препарат, имеющий противопоказания: гиперчувствительность к компонентам препарата, эпилепсия, острые экссудативные и везикулярные дерматозы, детский возраст (до 3 лет), беременность, период лактации.

А вот совет бывалых яхтсменов: самое действенное и проверенное многими поколениями средство от морской болезни – выпить перед выходом качественный ром, причем дозировка зависит от массы человека (в среднем от 50 миллилитров). Но если все же вас укачивает, не переживайте: великий английский флотоводец Горацио Нельсон страдал от укачивания во время каждого шторма, а Чарльз Дарвин, у которого также отмечались приступы морской болезни, пять лет провел в кругосветном путешествии, в рамках которого многие свои исследования выполнял на борту судна.

Аллергия на солнце и солнечные ожоги, тепловой удар

Солнце – источник жесткого ультрафиолетового излучения. Спрятаться от него на яхте, особенно в гонке, невозможно. Наоборот, на борту судна на вас попадают еще и отраженные от воды лучи солнца. Полученные солнечные ожоги гарантируют дискомфорт, легко испортят настроение, также возможны повышение температуры и озноб. Еще более опасен тепловой удар, перегрев организма, приводящий к тяжелым последствиям вплоть до летального. Чтобы этого не произошло, не пренебрегайте защитной одеждой и головными уборами, пейте много воды, используйте солнцезащитные кремы с SPF не менее 50.

Еще один из неприятных моментов пребывания на солнце – аллергия. В последнее время аллергия на солнце встречается все чаще. Для профилактики ее появления и снижения проявления аллергических реакций людям, подверженным аллергии на солнце, необходимо принимать антигистаминные препараты. Современные средства очень эффективны – достаточно одной таблетки в день.

ФОТО: FREEPIK.COM

УСТАЛОСТЬ И ВОССТАНОВЛЕНИЕ

ЕВГЕНИЙ МАШКОВСКИЙ,
врач и яхтсмен

Синдром мышечной усталости

Основными симптомами, возникающими при развитии синдрома мышечной усталости, являются боль, ломота в мышцах, возникновение спазмов и невозможность выполнения мышечной работы в полном объеме. Долгие годы считалось, что основной причиной возникновения боли в мышцах является накопление в крови и мышцах молочной кислоты. Однако последние исследования показали, что уровень молочной кислоты в крови приходит в норму в течение часа после нагрузки, тогда как мышечная боль может возникать в отдаленные периоды через 48–72 часа и сохраняться продолжительное время. Ибо одной из причин возникновения синдрома мышечной усталости являются микротравмы мышечной ткани и развивающийся на этом фоне процесс воспаления. В данном случае помогут нестероидные противовоспалительные препараты при приеме внутрь в умеренных дозах.

Синдром психической усталости

Часто после соревнований или тяжелой тренировки спортсмены чувствуют себя апатичными, эмоционально истощенными. Эта реакция организма не случайна, поскольку физическая нагрузка способна вызвать торможение в центральной нервной системе и снизить качество мыслительных процессов. Причем в среднесрочном и долгосрочном периодах под воздействием физической активности умственные функции улучшаются, но сразу после интенсивной физической нагрузки наблюдается их снижение. У яхтсмена может наблюдаться эмоциональный спад сразу после тяжелой тренировки, участия в регате или трудного чартерного похода.

Хорошо восстанавливают психическое состояние шоколад и бананы, содержащие естественный антидепрессант триптофан. Употребление бананов можно вполне рассматривать как лекарственный процесс. Вам не хочется ничего делать, браться за уборку на судне, за мытье палубы, за съемку с якоря? Съешьте три банана подряд – у вас сразу поднимется настроение, и вы с легким сердцем возьметесь за любую работу.

Основные этапы восстановления

Высыпайтесь! Сон является важнейшим компонентом восстановления, но им часто пренебрегают. При этом если профессиональные яхтсмены стараются спать минимум 8–10 часов в сутки, то многие спортсмены-любители пытаются совместить интенсивные тренировки с работой по 8–12 часов и сном продолжительностью 4–6 часов в сутки. Такой подход негативно влияет на здоровье, снижает физическую активность при дальнейших тренировках и неизбежно ведет к травмам. Улучшить качество сна можно не только с помощью оптимизации режима дня и приемов психологической разгрузки, но и с помощью специально подобранной диеты.

Употребление небольшого количества продуктов со средним или высоким гликемическим индексом (рис, макароны, хлеб, картошка, кускус) за один час до сна улучшает его качество. Однако следует иметь в виду, что чрезмерное употребление углеводов перед сном может привести к накоплению избыточной жировой массы, так что этот подход должен использоваться с осторожностью, особенно людьми, имеющими избыточный вес.

Диета с большим количеством углеводов сокращает время засыпания, с большим количеством белков – улучшает качество сна, а вот рацион, содержащий большое количество жиров, негативно влияет на общую продолжительность сна.

Небольшие дозы уже упомянутого естественного антидепрессанта триптофана (в объеме около одного грамма), содержащиеся, например, в 300 граммах индейки, или в 200 граммах тыквенных семечек, или в трех бананах, сокращают время засыпания и увеличивают общую продолжительность сна. Существуют и специальные препараты, содержащие триптофан (применять только по рецептам врачей!).

Употребление в пищу таких продуктов, как черешня, помидоры, ананасы, апельсины, некоторые виды орехов, а также прием препаратов, содержащих мелатонин, также положительно влияют на сон.

Питание яхтсмена

Во время тренировки спортсмен не всегда способен объективно оценить потери воды, углеводов, белков, жиров. В зависимости от объема, интенсивности, продолжительности тренировки и других условий организм может терять до нескольких литров воды, причем значительная ее потеря приводит к резкому снижению работоспособности. Надо отметить, что на борту парусного судна потеря жидкости идет очень быстро даже в не самую жаркую погоду, так как ветер способствует обильному испарению с поверхности кожи.

Во время интенсивной мышечной работы расходуются запасы углеводов, хранящиеся в виде гликогена в печени и мышцах. При недостаточном количестве углеводов организм начинает использовать другие источники энергии: жиры и белки. Если не восполнять потери питательных веществ после нагрузки, то получим обратный эффект: истощение, слабость, упадок сил.

Многие яхтсмены, следуя сомнительным советам, допускают огромную ошибку, активно тренируясь и одновременно сокращая пищевой рацион. Обычно такой подход продиктован же-

ФОТО: БОРИС МАШУНКИН



ланием сбросить вес и «подсушиться». Но пищевой рацион при занятиях спортом надо не сокращать, а балансировать!

Зачастую спортсмены уменьшают потребление воды, однако это крайне опасно для здоровья и может привести к самым плачевным последствиям, вплоть до «беспричинного» отказа почек через несколько лет.

Достаточное потребление углеводов, белков и жиров является еще одним важным компонентом. При нагрузках низкой и средней интенсивности предпочтение стоит отдавать привычной сбалансированной диете. При интенсивных физических нагрузках может понадобиться дополнительный прием питательных веществ в форме тех или иных продуктов или готовых питательных смесей. В качестве рекомендуемых блюд в дни повышенных нагрузок стоит обратить внимание на такие комбинации: омлет с индейкой; овсяная и гречневая каши; голубцы с курицей; печеная курица со сладким картофелем; творог с фруктами. Но важно помнить, что для усвоения твердой пищи в желудке требуется время – для подавляющего большинства продуктов от двух до четырех часов. Кстати, быстрее всего усваиваются соки, например томатный.

Прием углеводов после тренировки необходим для восполнения запасов гликогена и обеспечения организма достаточным количеством энергии, белков – для восстановления микроповреждений мышечной ткани и синтеза новых мышечных волокон.

Употребление белка или аминокислот сразу после тренировки способно существенно улучшить процессы восстановление мышечной ткани в последующие 48 часов. Также исследователями отмечается положительное влияние приема небольшого количества аминокислот или белка за один час до тренировки. А вот жирные мясные продукты и сладости после высоких нагрузок употреблять не стоит – чувство усталости испытывается дольше после приема этой тяжелой для человека пищи.

Завтрак, содержащий большое количество белка, улучшит восстановление после физических нагрузок предыдущего дня, а также снизит чувство голода в течение дня, что позволит избежать переедания.

Массаж

Классический массаж положительно влияет на восстановление гибкости и силы, улучшает капиллярный кровоток, но в меньшей степени влияет на артериальный и венозный и практически не влияет на снижение уровня лактата крови. При этом тесты, проведенные со спортсменами, показывают, что после массажа снижается субъективное ощущение усталости. Для снижения выраженности мышечной боли более эффективны аэробные упражнения низкой интенсивности, массаж и самомассаж с использованием миофасциальных техник, это когда воздействие оказывается не на мышцы, а на фасции, окружающие мышцы, оболочки из соединительной ткани, которые образуют своеобразные «футляры» для мышц.



ИСКУССТВО ДЕЛИТЬСЯ

КАК ШЕРИНГОВАЯ ЭКОНОМИКА ПРИХОДИТ В ЯХТЕННУЮ ИНДУСТРИЮ

Яхтенный капитан, сооснователь «Дружеской регаты», СЕРГЕЙ СИНИЦЫН рассказал Yacht Russia о новом проекте – клубе совместного использования флота маломерных судов Russian Boat Club, а также о путешествиях по рекам России и развитии инфраструктуры для водного туризма.

***Yacht Russia:* У вас большой опыт в организации семейных парусных путешествий, обучении и соревнованиях – компания «Дружеская регата» уже семь лет на рынке. Как и почему появилась идея создания боутшеринг клуба Russian Boat Club?**

Сергей Синицын: Над новой линейкой продуктов мы стали работать во время локдауна. Закрытые границы ускорили развитие внутреннего туризма, а мы всегда хотели вовлекать людей в отдых на воде, так что идея клуба органично вытекала из этого желания. Основная идея – это предоставление лодок в совместное пользование, человеку нужно просто выбрать место, время и набрать дружескую команду. Все остальное мы берем на себя. Карантин заставил всех нас обратить внимание на Россию. В нашей стране разветвленная сеть внутренних водных путей – более 110 000 рек общей протяженностью 2,5 млн км и тысячи озер. Пока освоено лишь 145 000 км, но даже это количество превышает общую протяженность судоходных путей США, ФРГ, Франции, Англии, Голландии и Италии, вместе взятых.

***YR:* Поддерживает ли правительство подобные инициативы?**

С.С.: Идея клуба находится на пересечении двух стратегических направлений, заданных нашим правительством. Первая – это стратегия развития водного транспорта России до 2030 года. Вторая – национальный проект развития внутреннего туризма. Мы запускаем этот проект на частные деньги, но в перспективе планируем открытие более 200 базовых станций по России, рассчитываем и на поддержку в плане внесения необходимых законодательных изменений. Мы понимаем, как сделать привлекательный продукт для человека, который никогда не сталкивался с европейской культурой отдыха на воде. Например, совместно с Астраханским яхт-клубом и верфью «Ривмар», а именно с Валерием Прокопенко, мы разработали и в ближайшее время запускаем в производство серию катеров. Мы сделали упор и на внешний вид, и на мореходные качества. На борту смогут с комфортом разместиться от шести гостей, предусмотрена и вместительная каюта. Совместно пользоваться такой лодкой будет в разы дешевле, чем покупать ее, что совпадает с запросами отечественного рынка. В этом году мы открываем две базы и начинаем с Москвы. Первая – в Royal Yacht Club, где будут три моторные лодки, и еще три лодки на юге столицы в Нагатинском затоне. На всех катерах можно будет пройти мимо знаковых мест Москвы – Парка Горького, Зарядья, Москва-Сити и Серебряного бора. С акватории Royal Yacht Club открывается доступ сразу к нескольким водохранилищам.

***YR:* Реализация столь амбициозного проекта зависит от**

развития инфраструктуры. Какие планы в этом направлении?

С.С.: Планируем строительство и открытие баз клуба в Крыму, Татарстане, Сочи, областях Золотого кольца. Прорабатываем маршрут «московской кругосветки», где задействованы семь областей: выходишь из Северного речного порта и доходишь до Южного порта столицы. Также на этом этапе планируем открытие зарубежных баз. Параллельно решаем вопросы с отсутствием инфраструктуры – в настоящее время мы ищем партнеров и развиваем прибрежную зону, открывая сеть яхтенных глэмпинг-парков VETER. Первые ждут гостей уже в этом году – один в Некрасовском районе Ярославской области, второй – напротив Плеса в Костромской области. Помимо яхтенной инфраструктуры и современной архитектуры здесь будет возможность как прикоснуться к гастрономическому опыту в ресторане, так и просто пожарить рыбу на гриле в подготовленных зонах.

YR: ***Останется ли парус в боут-клубе?***

С.С.: Пока больше желающих начать с моторных судов, но следующим этапом хотим добавить парусные яхты. Клуб стартует с трех видов катеров. Легкий «Малыш» весом до 200 кг с мотором 10 л.с. не подлежит регистрации ГИМС. Второй катер – «Боурайдер», на который уже требуются права ГИМС и который способен вместить до шести человек, пригоден для буксировки лыжников, вейкеров, отдыха на воде и рыбалки. Третий катер – «Актив Седан» с каютой и гальюном, он подходит для многодневных путешествий с семьей или друзьями.

YR: ***Мы часто слышим, что будущее за шеринговой экономикой. Действительно, зачем покупать, если можно взять напрокат. Но как это будет работать с яхтенным сегментом?***

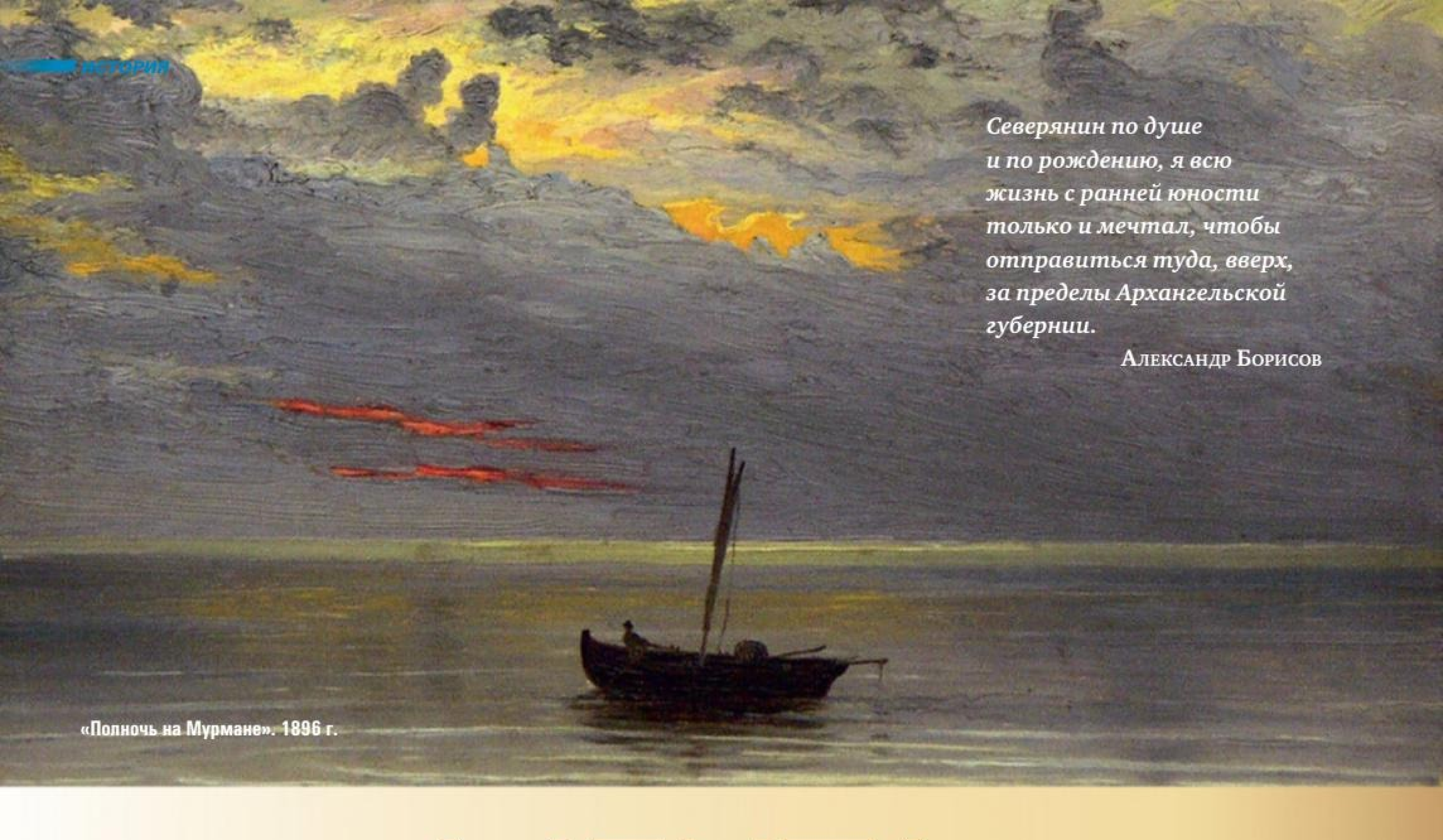
С.С.: Мы рассчитали, какое количество времени человек тратит за пять лет владения на свой катер – это 43 дня, которые уходят на вопросы, связанные с лодкой: поиск в Интернете, звонки и согласования в отношении ремонта, ТО, обеспечение зимнего и летнего хранения, разработка маршрутов, подготовка перед выходом. Все это то время, которое смогут сэкономить члены клуба. По результатам встреч с производителями лодок мы убедились, что достаточно скоро модель владения лодкой вообще перестанет существовать, как в значительной степени происходит сейчас с рынком автомобилей, где современная молодежь может брать подписку и пользоваться тем автомобилем, который хочется именно сейчас. Также близка по смыслу модель каршеринга, когда ты арендуешь машину, только когда она тебе нужна.

Как я уже говорил, основная миссия клуба – дарить радость пользования лодкой, принимая все хлопоты на себя. Никаких забот, кроме заключения договора и прохождения обучения на моторную лодку, не будет. При наличии прав обучение не обязательно, достаточно пройти брифинг по безопасности и пользованию лодкой, который занимает около 30 минут. К заботам можно отнести выбор модели лодки, а все возможные переплаты, проблемы с доставкой, страхование, оформление в госорганах, выбор страховки, ввоз и растаможка зарубежных катеров в Россию, все вопросы по хранению и техническому обслуживанию, ремонту. Кроме того, мы берем на себя продажу б/у лодки. В клубе все катера будут не старше четырех лет, флот будет регулярно обновляться.

YR: ***Сколько будет стоить участие в проекте?***

С.С.: Чтобы стать участником клуба, достаточно заключить договор, внести первоначальный взнос, который будет начинаться от 170 000 рублей, и делать ежегодные платежи от 45 000 рублей и более в зависимости от категории выбранного катера. Ценностное предложение заключается в том, что можно спокойно наслаждаться застрахованным катером, иметь возможность попробовать разные модели, эксплуатируя новый флот, общаться с единомышленниками и исследовать Россию с воды. Это увлекательнейшее хобби, которое становится все популярнее.

ФОТО: BOOT.COM


«Полночь на Мурмане». 1896 г.

Северянин по душе и по рождению, я всю жизнь с ранней юности только и мечтал, чтобы отправиться туда, вверх, за пределы Архангельской губернии.

Александр Борисов

«МЕЧТА» ХУДОЖНИКА БОРИСОВА

ЕГО СРАВНИВАЛИ С АЙВАЗОВСКИМ, С ФРАНЦУЗСКИМИ ИМПРЕССИОНИСТАМИ, ПОТОМ С РОКУЭЛЛОМ КЕНТОМ, ПРИТОМ ЧТО ОН БЫЛ САМОБЫТЕН И НИ НА КОГО НЕ ПОХОЖ. ОН БЫЛ ТАКОЙ ОДИН – И БЫЛ ПЕРВЫМ РОССИЙСКИМ ХУДОЖНИКОМ, ШАГНУВШИМ ЗА ПОЛЯРНЫЙ КРУГ…

ПОДГОТОВИЛ
СЕРГЕЙ БОРИСОВ

Ранней осенью 1898 года преподавателю Военно-топографического училища Александру Петровичу Фан-дер-Флиту доложили, что его желает видеть господин Борисов Александр Алексеевич, художник.

Знакомых у Александра Петровича в Петербурге было немало, но художников среди них он припомнить не мог. Может быть, это кто-то из яхтсменов, из участников парусных гонок, в которых Александр Петрович регулярно участвовал, и надо заметить, не без успеха.

– Просите.

Через несколько минут на пороге кабинета появился коренастый мужчина с аккуратной бородкой, одетый просто, но отнюдь не небрежно,

– Чем могу служить? – осведомился Александр Петрович.

Представившись, визитер без лишних реверансов приступил к делу. Он хорошо знал, к кому пришел. Александр Петрович Фан-дер-Флит был известен своими работами по теории корабля, в том числе судов, приспособленных для плавания в сложных условиях.

– Мне нужна яхта.

– Но почему вы обратились именно ко мне?

– Это должна быть необычная яхта. Я собираюсь идти на ней на Новую Землю.

– Очень интересно…

Борисов изложил требования, которые он предъявляет будущей яхте. Они были противоречивыми, но тем заманчивее представлялась задача. Александр Петрович попросил несколько дней на размышление, хотя для себя уже все решил.

Они встретились через неделю, и художнику был представлен эскиз будущей яхты. Обводами она напоминала знаменитый «Фрам» Фритьофа Нансена, то есть при сжатии льды должны были выдавить ее вверх. Многие другие детали Фан-дер-Флит тоже позаимствовал у проекта Колина Арчера, создавшего, по его мнению, истинный шедевр. Но прежде чем скрепить договор рукопожатием и подписями, Александр Петрович, заранее испросив прощения, поинтересовался, насколько серьезны планы Борисова, то есть имеет ли он достаточное денежное обеспечение.

Не самое тактичное уточнение такого рода деталей Александр Борисов принял спокойно:

– Да, средства имеются. Двадцать пять тысяч рублей выделено Министерством финансов по ходатайству его главы Сергея Юльевича Витте, а также Ильи Ильича Кази, директора Балтийского судостроительного завода.

– Иных препятствий не вижу.

Вскоре чертежи были готовы, и Борисов отправился с ними в беломорское село Колежма Сумского посада, где должно было начаться строительство «Мечты», так он решил назвать свою ледовую яхту. Прибыв на место, он вручил их своему давнему знакомому Степану Васильевичу Постникову, капитану парохода «Ломоносов», красе и гордости Северного морского пароходства. Постникову предстояло наблюдать за строительством. Сам же Борисов вернулся в Петербург. Задуманная им экспедиция требовала серьезной подготовки и хождения по инстанциям.

Помимо прочего Александру Алексеевичу нужно было закончить большое полотно, эскизы к которому он сделал в селе Никольском на берегу пролива Югорский Шар. И это был еще один, хотя и не главный результат его длительного путешествия по Большеземельной тундре. Он готовился к своему вояжу на Новую Землю обстоятельно: спал на снегу, привыкал к употреблению сырого мяса и крови, знакомился с ненецкими обычаями, учился управлять оленьей упряжкой. Но при этом не забывал о главном своем деле – живописи. И потому с полным правом называл свою экспедицию «художественной». Предстоящему плаванию на яхте «Мечта» тоже предстояло стать таковым – художественным.

Через несколько лет в очерке, опубликованном в журнале «Нива», Борисов расскажет о знакомстве с Александром Петровичем Фан-дер-Флитом, о капитане Постникове, о том, как приехал в Колежму в июне следующего года…

*«Там я прожил две недели, наблюдая за достройкой судна, по окончании коей, выведя судно при помощи бочек и шняк в море из мелкой и каменистой речки, отправил его в Соловецкий сухой док, чтобы там прикрепить чугунный и железный кили. Сам же тем временем отправился на три дня в Красноборск для погрузки на баржу и отправки в Архангельск дома, предназначенного для Новой Земли»**.

Однако начал он свое повествование все же с того, что поведал о себе и о том, как у него появилась эта странная идея – организовать научно-художественную высокоширотную экспедицию в Северном Ледовитом океане. В первом Александр Алексеевич Борисов был скуп на слова. Но это поправимо…

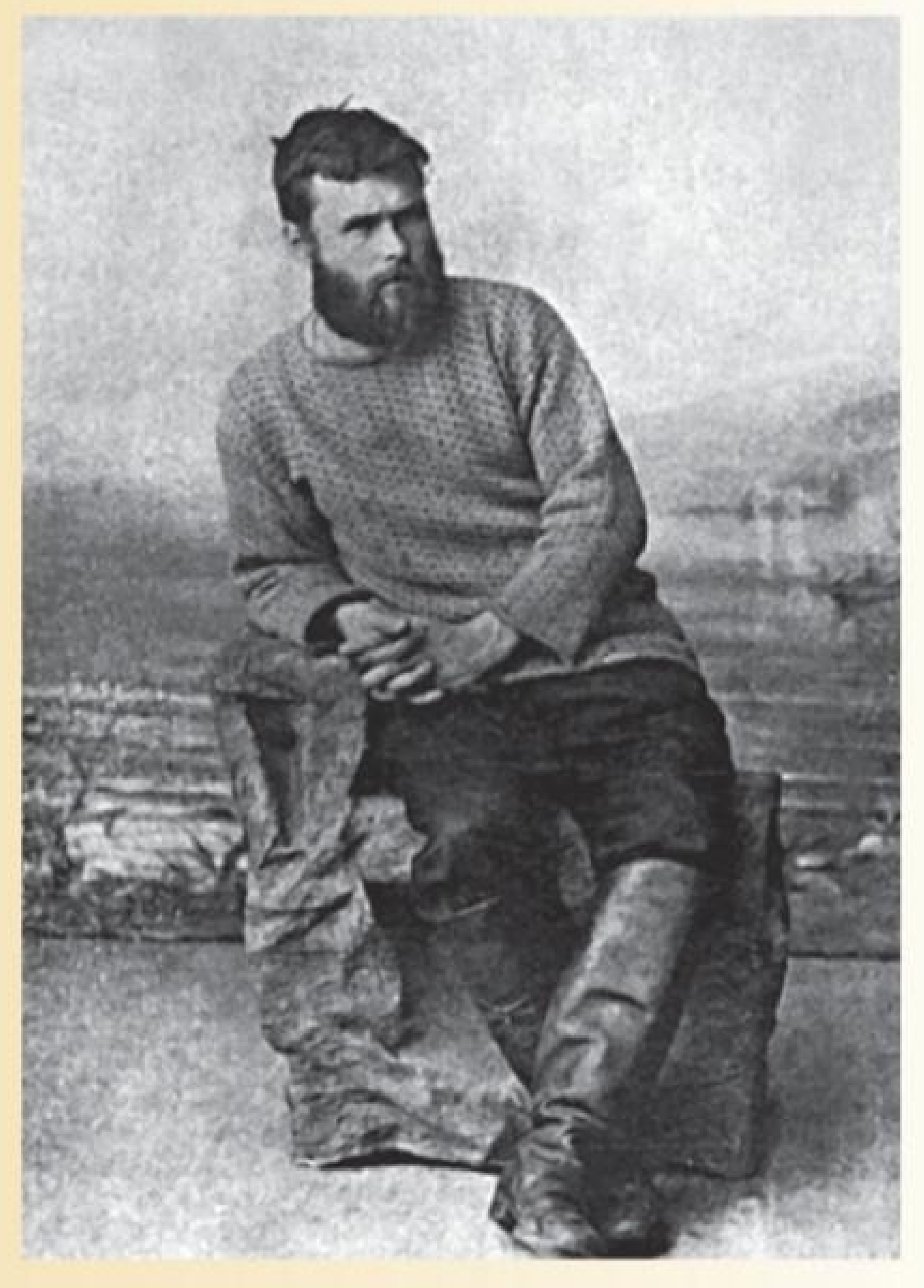
* * *

Он родился 14 ноября 1866 года в деревне Глубокий Ручей близ города Красноборска. Его родители – Алексей Егорович и Матрена Назаровна – были крестьянами, из тех, которые значились «государственными». В десять лет мальчик чуть не остался калекой после того, как на него с воза свалились привезенные из леса дрова. Его родители были людьми богобоязненными и дали обет, если сын поправится, отправить его на работы в монастырь. Так в 1881 году, в возрасте 15 лет, Саша попал на Соловки, где был определен в рыболовецкую артель в Савватиевский скит.

Вернувшись к родителям, у него проявилось необычное для деревенского мальчика увлечение – он копировал картинки из книги «Родное слово». А потом в Красноборск приехали художники расписывать церковь, и, придя к обедне, Саша Борисов впервые увидел картину, исполненную на холсте масляными красками…

Весной 1884 года он снова попал в Соловки, снова рыбачил, но осенью архимандрит монастыря отец Ионафан, увидев карандашные рисунки Борисова, устроил его послушником в иконописную

А. Борисов в Архангельске после возвращения с Новой Земли. 1896 г.



* *Здесь и далее цитаты из очерка А.А. Борисова даны с сокращениями, без «ятей» и с современной пунктуацией.*

Смета экспедиции. 1899 г.

мастерскую. Когда Соловки посетил президент Академии художеств великий князь Владимир Александрович, он тоже обратил внимание на работы Борисова и даже пообещал позаботиться о его художественном образовании. Год спустя об обещании князя отец Ионафан напомнил большому любителю живописи генералу Андрею Андреевичу Боголюбову, и тот посодействовал – 20 сентября 1886 года будущий художник приехал в Санкт-Петербург, где поступил в рисовальную школу Общества поощрения художеств. Трехлетний курс Александр одолел за год.

В 1888 году он уже был вольнослушателем в Академии художеств, и его успехи были отмечены несколькими поощрительными медалями. Его преподавателями были признанные мастера пейзажа Иван Шишкин и Архип Куинджи.

Появились у Борисова и новые попечители, и среди них всесильный в ту пору Сергей Юльевич Витте. В его свите летом 1894 года Борисов в качестве рисовальщика отправился в поездку с целью выбора на Мурмане гавани для военно-морской базы. Через два года он совершил еще одну поездку на Кольский полуостров, а потом на пароходе «Ломоносов» отправился на Новую Землю, где посетил становища, созданные архангельским губернатором для освоения этих земель. Тогда же состоялся его первый морской переход под парусами – на карбасе, с четырьмя ненцами и двумя зоологами, он прошел по проливу Маточкин Шар до его восточного устья.

«Передо мной, – вспоминал он, – расстилалось свободное от льда Карское море. Обратный путь, подгоняемые ветром, мы прошли и вовсе за сутки. Значит, здесь можно плавать под парусами, решил я и понял, что еще вернусь в эти места».

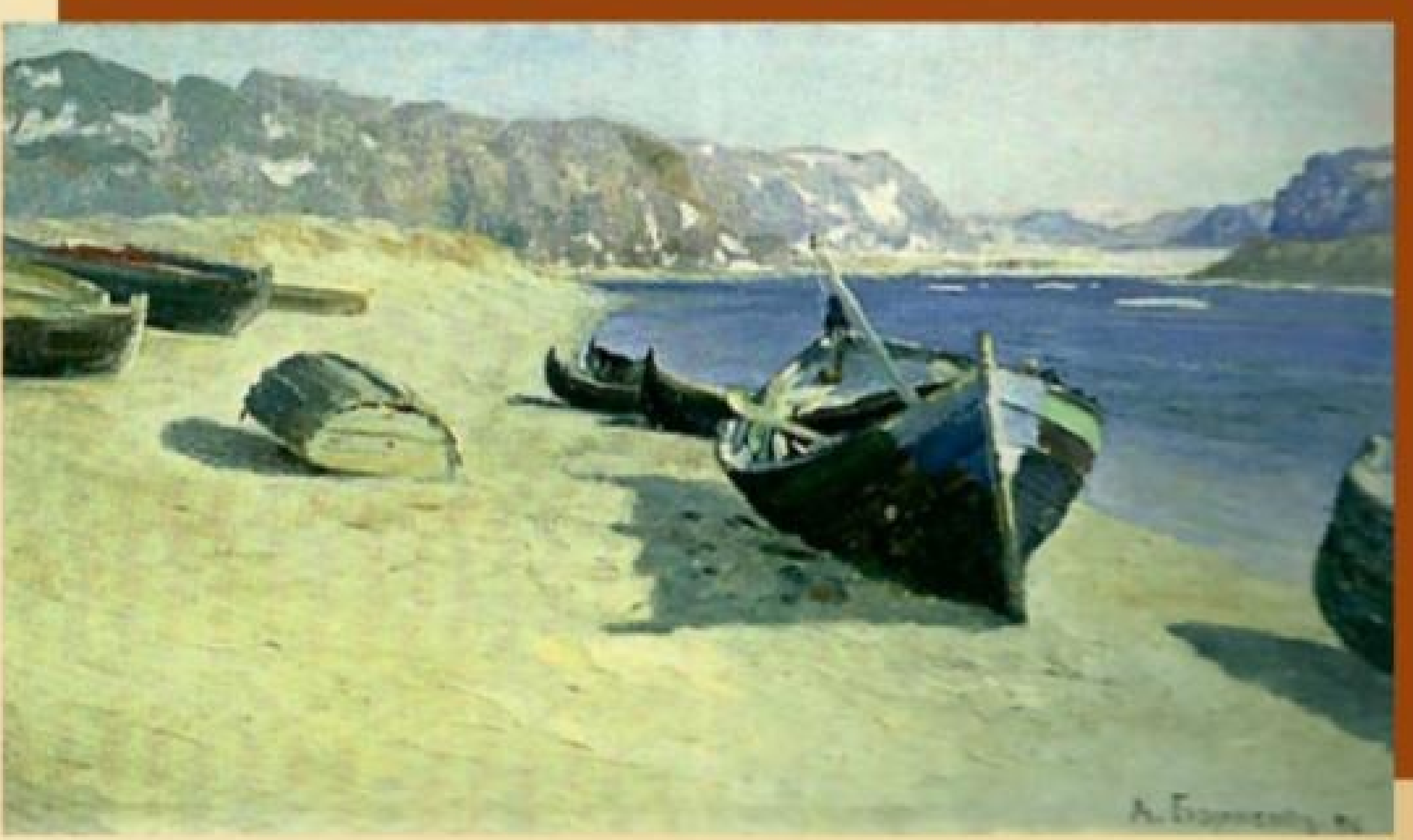
Осенью 1896 года, будучи в Москве, Александр Борисов показал свои «северные» этюды художникам Виктору Васнецову и Михаилу Нестерову, получив очень высокую оценку. А потом случилось удивительное: на ученической выставке Павел Михайлович Третьяков приобрел для своей галереи 56 его полотен. Год спустя Третьяков купил еще два больших полотна – «В области вечного льда. Лето» и «Весенняя полярная ночь».

Теперь у Борисова были деньги. Много. И они ему вскоре понадобились. Средств, отпущенных Министерством финансов на экспедицию на Новую Землю, не хватило. Борисов добавил 7 тысяч своих.

* * *

Постройка яхты водоизмещением 40 тонн обошлась в 5500 рублей. Плюс шлюпки… Дом со службами… Угля каменного на 500 рублей… Олени… Три коровы… Сорок собак по 25 рублей… Три дробовика и семь винтовок за 720 рублей… Книги – 800 рублей… Провизия на восемь человек – 16 000 рублей… Художественные принадлежности – 2000 рублей. Общий объем грузов, предназначенных к перевозке на Новую Землю, со-

> «Среди его этюдов, писанных при адских условиях, есть чрезвычайно талантливые, рисующие ярко-холодный ужас Севера и могущие послужить прекрасным материалом для картин».
>
> **Виктор Васнецов**



«Река Териберка и трескопромысловые шняки». 1896 г.

ставил 40 000 пудов. В итоге было потрачено 32 671 рубль. Ни одна художественная экспедиция еще не обходилась так дорого! Впрочем, у нее были и другие задачи: описать необследованные берега, собрать коллекции местных растений и животных, узнать, в каком количестве водится на архипелаге промысловый зверь.

Капитаном «Мечты» должен был стать Постников, но тот отказался, поскольку это предполагало его уход из пароходства. Пришлось Борисову возложить эту обязанность на себя. Но сделал он это уже на Новой Земле, где в Поморской губе занимался строительством дома, который должен был стать «штаб-квартирой» экспедиции.

«Мечта» пришла с Соловков 22 августа 1899 года, а 24 августа Борисов уже вышел на ней в пролив Маточкин Шар. Они останавливались у ледника, названном в честь Третьякова, поднимались в горы, затем яхта вышла в Карское море. За мысом Выходным льдов не было. Они зашли в Белужью губу, где выгрузили на берег часть припасов для экспедиции будущего года, и повернули обратно.

16 сентября «Мечта» снова вышла в море. В Архангельск Александр Борисов прибыл 9 октября. Он писал: *«Судно мое по морским качествам великолепное и, несмотря на то, что в продолжении нашего пути в Белом море и Ледовитом океане погибло более 10 судов, мы, кроме сильной качки, не испытали никакой опасности и нередко обходили поморские суда. Но, чтобы еще более приспособить судно для плавания во льдах, я решил обшить его железом, ибо иначе льдом, как сталью, дерет обшивку».*

В мае 1900 года, погрузив на пароход оставшееся от прошлого года снаряжение, двух коров, прессованное сено и двадцать ездовых собак, Борисов вновь отправился на Новую Землю. Его сопровождали зоолог Харьковского университета Т.Е. Тимофеев и гидролог из Санкт-Петербургского университета А.М. Филиппов. Экипаж «Мечты» составили поморы Евгений Хохлин в качестве штурмана, Трофим Окулов, Дмитрий Попов и Федор Еремин. Также в команду вошли ненец Устин Канюков и двое рабочих – Александр Кузнецов и Алексей Соболев.



Команда А. Борисова на яхте «Мечта». 1900 г.

Дом у подножия горы Пила размером 5 на 5 сажень (10,7 м х 10,7 м) с жилыми комнатами, кладовыми и мастерской был уже готов, время шло, а «Мечта» все не появлялась. В Поморской губе она бросила якорь только 5 августа. Оказалось, что опоздание вызвано нерадивостью рабочих, слишком долго обшивавших корпус железными листами.

По первоначальному плану предполагалось, что, выйдя 15–20 августа в море, экспедиция пройдет Маточкиным Шаром на восток, а затем направится вдоль восточного берега на север, устраивая склады на берегу через каждые 50 верст. На обратном пути яхту оставят в Тюленьем заливе, а люди вернутся в Поморскую губу на зимовку. В марте-апреле Борисов планировал отправиться на собаках на север архипелага, к мысу Желания. Туда же осенью придет ведомая Хохлиным «Мечта», которая заберет начальника экспедиции и его спутников.

В путь, однако, удалось отправиться лишь 25 августа. Эти несколько дней задержки самым драматическим образом сказались на дальнейшем ходе экспедиции. Еще неделю назад свободный ото льда Маточкин Шар теперь был загроможден льдом. Стокилометровый пролив пришлось преодолевать две недели.

В Тюленьей губе яхту покинул Филиппов, который вместе с несколькими ненцами на карбасе вернулся в Поморскую губу. «Мечта» же пошла дальше. И тут ее настиг шторм. Вот как писал об этом Борисов:

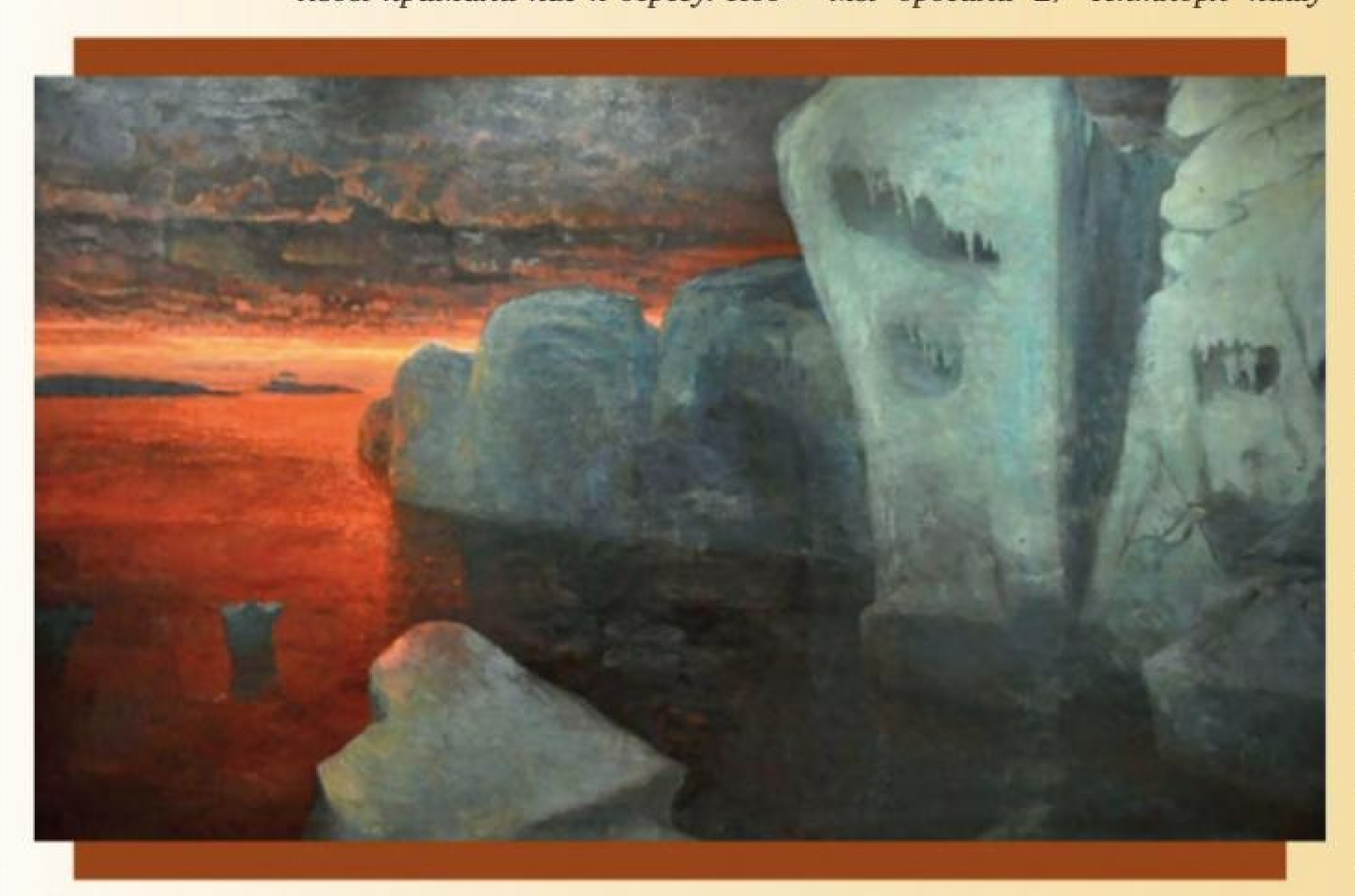
«Яхта выдержала его блистательно… Толстый лед обступил «Мечту» и не пускал ее в свое неизведанное царство. Хотя все па-

руса были подняты и ветер дул довольно сильный, она не двигалась с места. Приходилось искать путь в новом тонком льду и прорубать его топорами. Так еле-еле добрались до залива Чекина. Температура воздуха упала до минус семи градусов, да и время было уже позднее – половина сентября, поэтому мы решили припасы, предназначавшиеся для складов, выгрузить в одном месте, у залива Чекина, а самим двинуться на зимовку в Тюленью губу.

На обратном пути полярные льды прижали нас к берегу. Поднялась страшная метель с жестким ветром. Льды пришли в движение. Точно таранами, они били наше судно. Со страшным трудом, но все же мы приближались к Маточкину Шару. Оставалось каких-нибудь верст шесть, как вдруг мы заметили, что совершенно оцепивший нас сплошной лед медленно увлекает яхту к югу, все дальше и дальше от желанного берега.

Мне, побывавшему в полярных льдах, да и другим моим спутникам стало ясно, что добраться на «Мечте» до Маточкина Шара немыслимо. Придется зимовать, но «Мечта», как ни была крепка, все же не была приспособлена для зимовки. Помещение на ней довольно тесное, палуба тонка и неминуемо начнет промерзать, появится сырость, а за нею и обычный бич Севера – цинга, вечная союзница смерти в этом краю. Да и помимо того, если бы мы все выжили и вернулись впоследствии домой, вся наша жизнь здесь, среди лишений, была бы бесцельна: мы ничего не добыли, и, следовательно, вся экспедиция, стоившая столько сил, забот и материальных средств, свелась бы ни к чему. Рассудив так, не мешкая, хотя и скрепя сердце, мы бросили 27 сентября нашу «Мечту» и, взяв шлюпки, двинулись по льду пешком к берегу. Запасы, одежду, наиболее ценные для нас вещи, коллекции и этюды мы погрузили на две шлюпки и тузик.

В начале путь был сносен. Пробивая баграми новый лед между огромными торосами и образовывая таким образом узкий канал, мы тащили шлюпки и пробирались по льду. Но течением нас относило все дальше от берега. Переночевав, мы убедились к утру, что со шлюпками не пробьемся к берегу и в месяц, и потому, побросав их вместе с массой вещей, даже таких ценных, как фотографический аппарат, запасные одежды, часть сухарей, несколько ружей, палатка и прочее, мы взяли с собой необходимое и маленький тузик на случай, если придется переправляться через трещины между льдами. Соорудили из лыж сани, навалили туда вещи, мы с Тимофеевым запряглись в них. Матросы потащили тузик, а Устин повез на собаках два ящика консервов и половину убитого медведя для корма собак».



«Страна смерти». 1903 г.

Они не столько шли, сколько скользили по тонкому льду. Вдруг раздался треск, и собачья упряжка стала уходить под лед. В последнюю секунду Устин Канюков отсек постромки, и собаки бросились врассыпную.

Перебираясь со льдины на льдину, они смогли добраться до припая. Там они завалили тузик на бок, чтобы укрыться от ветра, и заснули.

Проснувшись, они с ужасом обнаружили, что припай оторвало от берега и перед ними полоса воды «широкая, как Нева». Через нее предстояло переправиться на тузике в несколько приемов. Но пока переправлялись две первые группы, остальных унесло так далеко, что их уже не стало видно.

И снова строки из очерка Александра Борисова:

«Положение отчаянное. Мы видим, как почва разверзается и исчезает всякая опора под ногами. Цепляемся за большие куски льда, взбираемся наверх, ложимся врастяжку, чтобы увеличить площадь опоры, но зыбь все больше разрывает лед. Кругом растут трещины. Перепрыгнуть через них нечего и думать. А вещи, выгруженные в разных местах, пока погибают, так что нам, полуживым и промокшим до последней нитки, грозит опасность закоченеть в первую же ночь».

Вдруг послышались голоса, это приплыли на тузике их товарищи, которых они уже не чаяли увидеть. Оказалось, им тоже досталось с лихвой. Лодка, которую тащили по острому льду, получила несколько пробоин, но отверстия были забиты смерзшимся снегом. На воде снег оттаял, тузик стал тонуть. При-

ФОТО: GOARCTIC.RU, ARHMUSEUM.RU, ARTEFACT.CULTURE.RU

шлось высадиться на льдину. Потом они нашли выход: дырки «законопатили» носками.

К этому моменту уже все понимали, что шансов на спасение у них нет.

«Среди нас было трое женатых: Устин, матросы Окулов и Попов. Я им говорю: «Отправляйтесь прямо на шлюпке втроем. Вы попадете на берег. Там Устин вас прокормит. Разведете костер из плавучего леса, обсушитесь, убьете оленя, устроите себе палатку, отдохнете, затем пойдете дальше, придете в наш дом. Там вы можете провести не только год, а даже два, там всего вдоволь. Летом придет пароход и заберет вас с собой. Приедете домой и поведаете о нашей участи. Трофим Окулов заплакал и говорит: «Мы не поедем. Ты только подумай: ведь если мы вернемся живыми, а вас не будет, да ведь мы всю жизнь мучиться будем. Какая уж это будет жизнь!»

И тут Устин убил тюленя… Мы подставили к ране чайные чашки и набрали крови. Жадно выпили теплую кровь, после чего Устин предложил по куску печени и легкого. Кровь великолепно утолила жажду и, кроме того, восстановила силы. Мы разрезали тюленя на куски, стали есть его мясо. А тюленьи мозги положительно прекрасны. Все ели да похваливали.

Благодаря тюленю у нас явилась возможность согревать немного воды. Мы нарезали мелко, как спички, дерево, сделали из консервной жестянки нечто вроде подноса. Затем обмазали палочки ворванью и подожгли. Таким путем мы нагревали себе воду градусов до 35, и каждому приходилось по полчашки. Эта на обычный вкус отвратительная, подогретая соленая вода казалась нам лучшим питьем и прекрасно утоляла жажду».

Так носило их по морю до 3 октября, пока лед не встретил какую-то преграду.

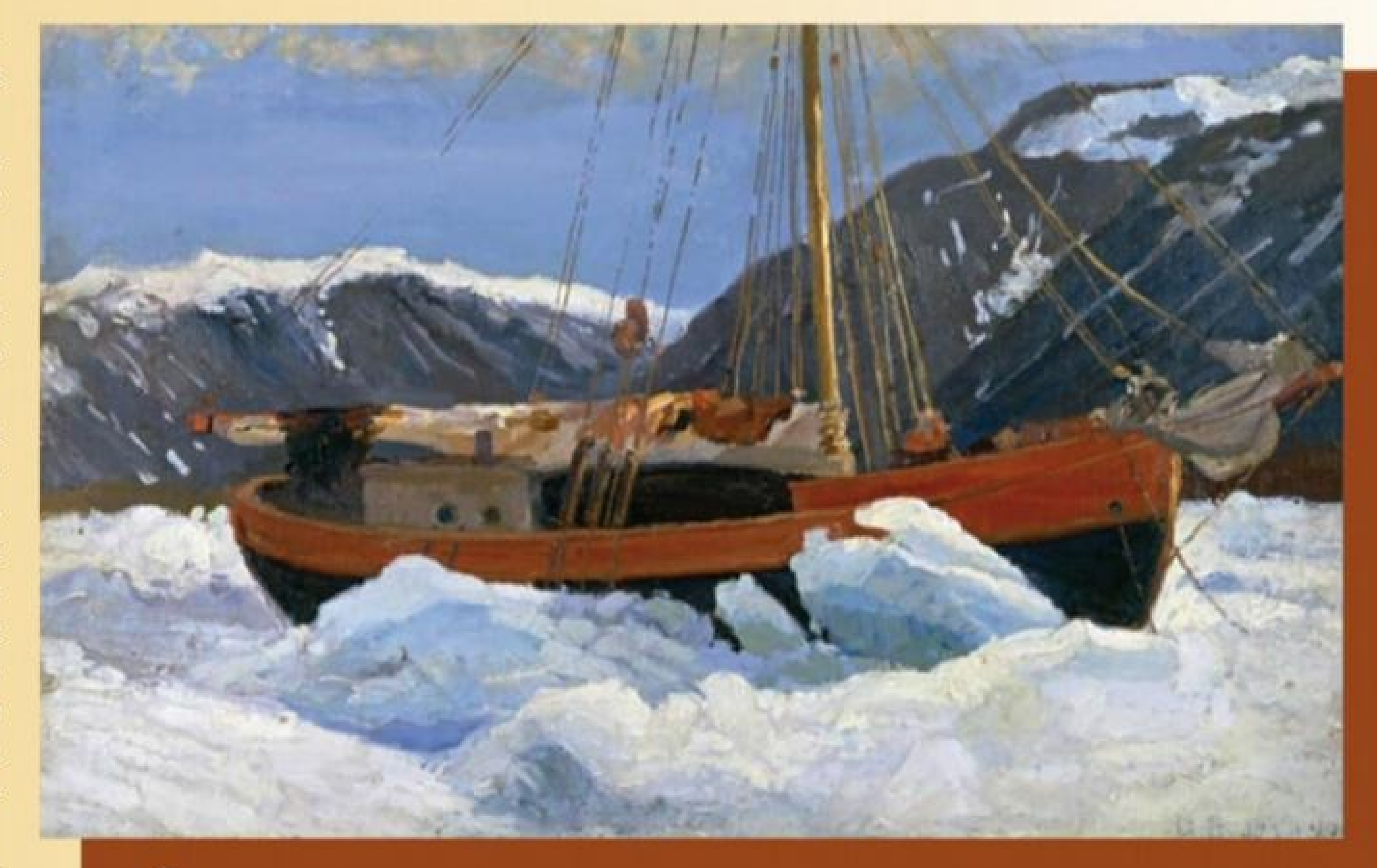
«Я вышел на льдину и вижу: вдали темнеется какое-то конусообразное пятно. Над ним мерещатся шесты… Напрягаю все свою зоркость, буквально весь ухожу в глаза. Стало яснеть, и теперь я прямо уверен, что это чум, люди!»

Выстрелив в воздух, они услышали ответный выстрел.

«С громким криком «ура», точно на неприятельскую позицию, ринулись мы вперед по льду и снежным сугробам. Силы пришли сами собою. Теперь нам ничего не страшно».

Их спасли ненцы, кочевавшие в тех местах. От них они узнали, что льды унесли их больше чем на 200 верст от Маточкиного Шара.

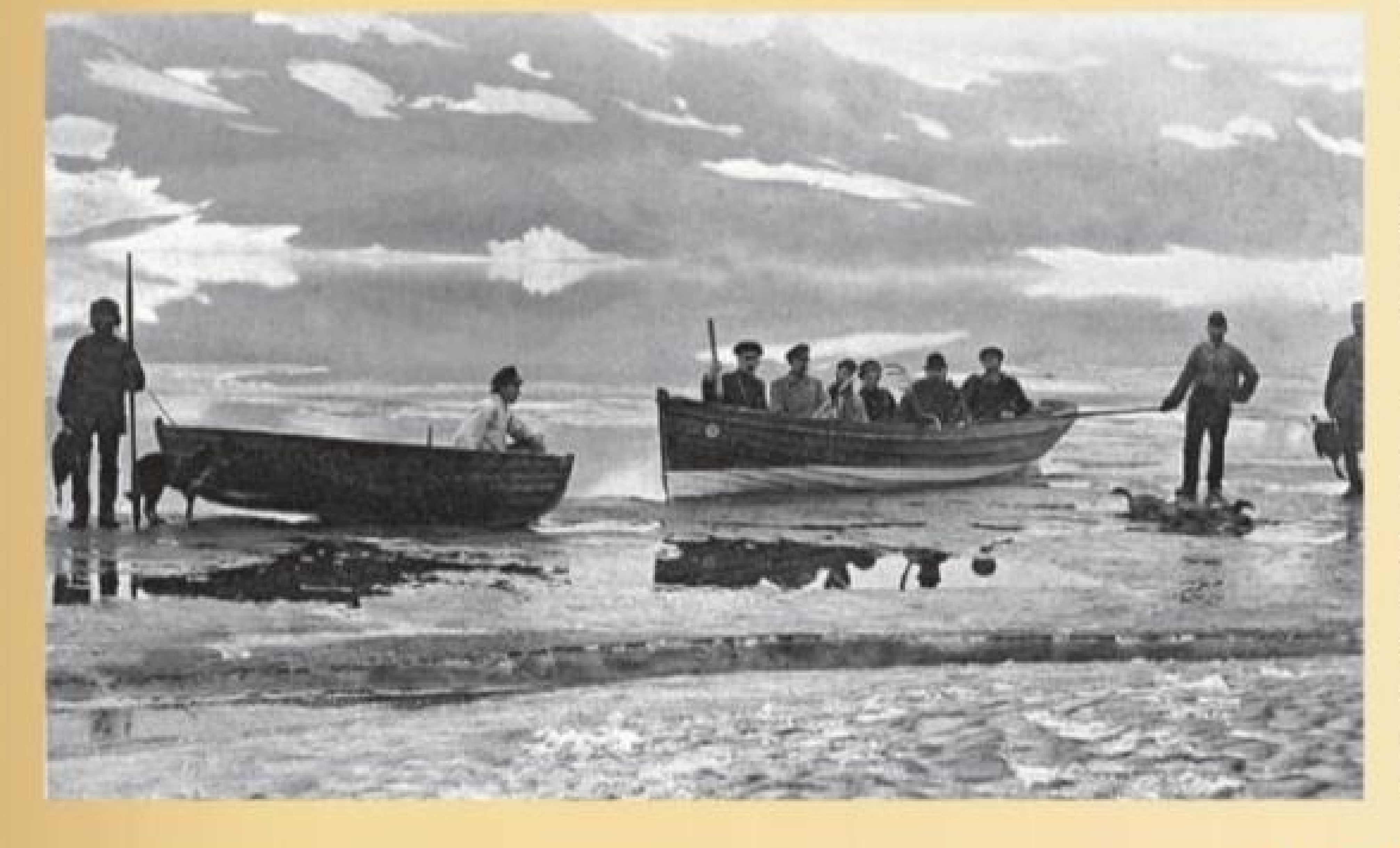
«Никогда в жизни мне не приходилось, да и вряд ли придется испытать еще раз такое состояние духа, какое было у меня да и у всех нас в эти минуты, – признавался Борисов. – Всю ночь ветер дул с берега, и льды далеко унесло в море. Если бы мы не попали в ту ночь на берег, мы погибли бы несомненно. Но какая ирония судьбы – наше



«Это все превосходные и верные, как зеркало, картинки, строго нарисованные и необыкновенно написанные. В них ярко выражена любовь этого русского Нансена к черной воде океана, с белыми льдинами, свежесть и глубина северных тонов, то мрачных, то озаренных резким светом низкого солнца».

Илья Репин

«Судно во льдах. Яхта «Мечта». 1899 г.



Шлюпка и тузик экспедиции А. Борисова. 1899 г.



Александр Борисов у своей картины на выставке в Лондоне. 1907 г.

судно прибило течением к этому же месту. Мы сняли с него все ценное. Самую же яхту пришлось обречь на погибель, так как отстояться здесь зиму она вряд ли смогла бы».

Закрадывалась мысль: может быть, им все же не стоило покидать «Мечту»? Но кто же знал…

У ненцев они прожили две недели, а потом три недели, 400 верст, шли к Маточкину Шару, к своему дому.

Удивительным человеком был художник Александр Борисов, потому что…

«Для меня, как художника, на каждом шагу восставали картины одна интереснее другой. Но писать нельзя было: у меня не было ни красок, ни холстов: все пришлось побросать во время наших блужданий по льду. Наконец, 3 октября мы попали в наш дом. Он показался нам раем».

* * *

Зимой они охотились на оленей и медведей, ухаживали за коровами. Вечерами читали. Печалились о «Мечте». Дружно отметили встречу нового 1901 года.

В апреле Борисов и Тимофеев отправились в Медвежий залив, где перед ними предстал величественный ледник.

«Долгие часы просиживал я, зарисовывая его. Приходилось обрезать кисти, делать щетину короткой. Стужа превращает краски в густое тесто, которого кисть не берет и которое не размазывается по полотну. Даже скипидар, единственное средство, которое могло бы сделать краски жидкими, не помогал, потому что сам начинал кристаллизоваться на этом адском холоде. При этом кисть приходилось держать в кулаке, прикрытом рукавом, и изо всех сил прижимать к полотну, нанося на нею краски. Кисть трещит, ломается, коченеющие руки отказываются служить. Но рисуешь, весь охваченный одной жаждой занести на полотно эти причудливые, мрачные, полные своеобразной красоты картины нашего Крайнего Севера.

Мы пошли на шлюпке Маточкиным Шаром к нашему дому, и тут налетел такой ураган, что мигом сломило мачту и выбросило нас на берег, на острые камни. Решили идти пешком. Собаки у нас разбрелись, и мы тащили на себе этюды и коллекции, решив погибнуть вместе с ними, но не бросать это главное наше сокровище, едва не стоившее жизни… Добрались до устья реки Чиракиной, от нее оставалось до дому верст 20. И тут, когда утомление начинало уже свинцом наливать нам ноги, счастье снова улыбнулось нам. Мы увидели, что из песка торчит что-то. Я приблизился и вижу, что это дно занесенной песком лодки. Одной доски в дне недоставало. Это беда была поправима. Мы вытащили из саней гвозди, вытесали из плавника доску и приколотили ее. Кое-как переплыли мы в ней устье реки. Съели полусырым последнего гуся и усталым шагом двинулись к дому, он был уже в виду… Мы были спасены, мы были счастливы».

В августе 1901 года на пароходе «Пахтусов» экспедиция Борисова добралась до Соловков, а 5 сентября прибыла в Архангельск.

Благодаря Александру Борисову были детально описаны многие заливы Новой Земли, а на картах появились имена русских художников: мысы Шишкина, Куинджи, Крамского, Васнецова, Верещагина, Репина…

* * *

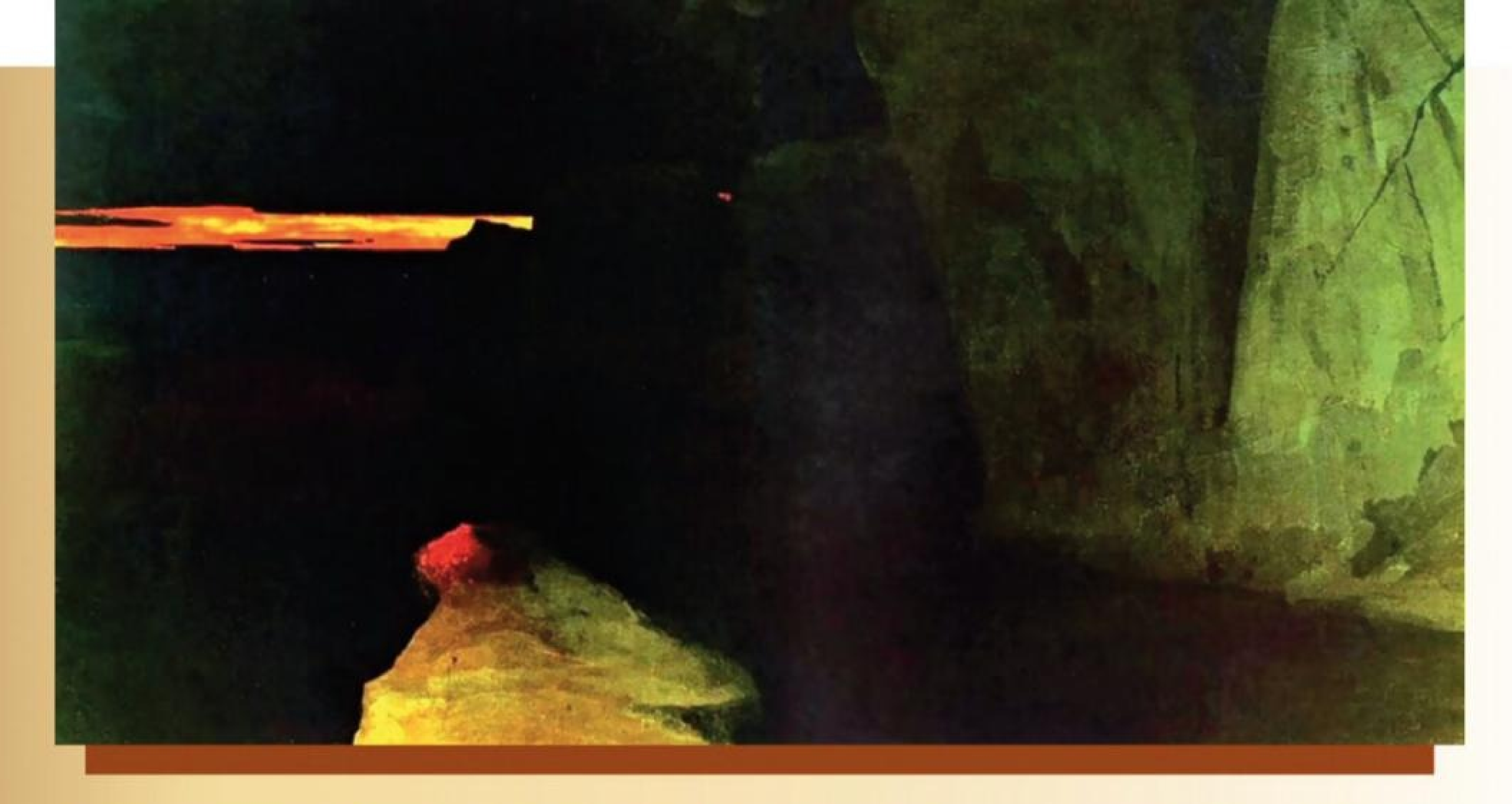
1 марта 1903 года в Зимнем дворце открыли экспозицию полотен Александра Борисова, которые пожелал увидеть Николай II. Императором была при-

«Ему удалось найти новый ручей, никем не затоптанный, на дне которого ничьих тюбиков красочных не валяется».

Николай Рерих

«У берегов Новой земли». 1896 г.





«Августовская ночь в Северном Ледовитом океане». 1913 г.

обретена и передана в Русский музей картина «Страна смерти».

Затем наступил долгий период заграничных вояжей. Сначала Борисова пригласили в Вену по рекомендации Юлиуса Пайера и Карла Вейпрехта, первооткрывателей Земли Франца-Иосифа. Далее его картины демонстрировались во многих городах Европы и Америки. Во Франции Александр Алексеевич был награжден орденом Почетного легиона. В Лондоне в 1907 году Фритьоф Нансен вручил художнику от имени правительств Швеции и Норвегии орден Святого Олафа. В Соединенных Штатах, в мае 1908 года, его принял президент Теодор Рузвельт.

Будучи в Берлине, Борисов женился на вдове профессора Берлинского университета Матроне Дмитриевне Заблудовской. Своими детьми Господь их не порадовал, но была приемная дочь. В летние месяцы семья жила в доме, построенном Александром Алексеевичем возле Красноборска, на берегу Северной Двины, а на зиму уезжала в Берлин.

Февральскую и Октябрьскую революции семья Борисовых пережила спокойно, хотя в конце 1918 года новая власть конфисковала и дом, и картины за неуплату «чрезвычайного налога». Но после жалоб художника в Москву конфискованное вернули.

В 1922 году жена с приемной дочерью решили уехать в Берлин, а Борисов остался. В 1932 году он съездил к супруге и прожил в Берлине три месяца. 17 августа 1934 года Александр Алексеевич Борисов скончался от сердечного приступа.

* * *

Матрона Дмитриевна пережила супруга на пять лет. Все картины, рисунки и эскизы, находившиеся в ее берлинском доме, перешли по наследству к дочери, но в 1945 году дом был разрушен во время бомбежки американской авиацией, и все полотна погибли.

Те картины, что находились в доме Борисова в Красноборске, были завещаны им Архангельскому музею, а дом – государству под художественную мастерскую. Но сначала усадьба использовалась для парашютной школы, а в 1937 году была передана под детский туберкулезный санаторий «Евда». Что касается картин, то более трехсот работ действительно оказались в музее, но хранились там без описи, и часть их бесследно исчезла.

Самое большое собрание картин художника ныне находится в Музее художественного освоения Арктики им. А.А. Борисова (Архангельск, ул. Поморская, 3) и музейно-культурном центре «Дом-усадьба художника А.А. Борисова» (Архангельская обл., 4 км от города Красноборска, деревня Городищенская). Часть картин хранятся в Русском музее и Музее Арктики (Санкт-Петербург), музеях, картинных галереях Казани, Владивостока, Томска, Якутска, Краснодара, Ельца, Нижнего Новгорода, Великого Устюга и Вологды.

А дом Борисова в Поморской губе еще долго служил людям – до середины 1960-х годов в нем жили ненцы, ночевали промысловики-зверобои. В 1993 году сотрудники Морской арктической экспедиции Российского НИИ культурного и природного наследия Минкультуры РФ и РАН обнаружили на его месте лишь нижние венцы сруба, настил пола, развал печных кирпичей и мусор. И все же это была долгая жизнь и добрая служба.

Дом-усадьба А.А. Борисова. 2019 г.





Постер фильма «Опрокинутый: кровь в воде». 2019 г.

ВЫЖИТЬ СРЕДИ АКУЛ

В 1982 ГОДУ СОВЕТСКИЕ МОРЯКИ СПАСЛИ АМЕРИКАНСКИХ ЯХТСМЕНОВ

ПОДГОТОВИЛ
ПАВЕЛ ДИГАЙ

Деборе Скейлинг и Брэду Кавано много раз предлагали написать книгу. Тираж был гарантирован, внимание читателей тоже, как и выручка. Они отказывались, пытаясь объяснить почему.

«Нет дня, когда вы были бы более благодарны за жизнь, чем день, когда вы почти умерли», – говорила Дебора.

«Человек, переживший клиническую смерть, переосмысливает всю свою жизнь. На моих глазах умерли трое людей, меня должны были съесть акулы. Теперь каждый день для меня как Рождество», – говорил Брэд Кавано.

И все же они решились поведать свою историю, потому что прошло время, их уже не мучили ночные кошмары, а еще потому, что чувствовали свою ответственность перед людьми, которые могут оказаться в такой же ситуации. В 1994 году Дебби Скейлинг написала книгу «Альбатрос: правдивая история выживания женщины на море», по которой вскоре был снят телефильм «Двое вернулись». Большую часть гонорара Дебби пожертвовала на благотворительность. Затем был эпизод «Выживший среди акул» в рамках документального сериала 2005 года «Я не должен был уцелеть», и здесь Дебби выступала в качестве рассказчика уже на пару с Брэдом Кавано. Потом была еще одна книга «Нет жертв – только выжившие», и другие фильмы, последний из которых «Опрокинутый: кровь в воде» вышел в 2019 году.

Эти книги и фильмы не повторяют друг друга, и тому есть объяснение: тогда, в октябре 1982 года, Дебора и Брэд даже не осмеливались осмыслить происшедшее, напротив, старались забыть его, а когда по прошествии лет чувства притупились, уже не могли вспомнить детали и подчас воскрешали в памяти то, чего не было. И кто осудит их за то, что они пытались защитить свою психику? Слишком страшно, невыносимо… И все же мозаику можно сложить, чтобы понять, как это было.

* * *

Советский теплоход «Оленегорск» шел с Кубы в Канаду с грузом хлопка. На траверзе мыса Гаттерас вахтенный штурман Юрий Кавешников разглядел в океане лодку. Бинокль приблизил ее.

ФОТО: THEMOVIEDB.ORG, KP.RU, NAUKA-PROSTO.RU

В резиновой «надувнушке» были двое: парень и девушка. Они махали руками, пытаясь привлечь к себе внимание. Кавешников поднес микрофон к губам, и прозвучала команда: «Человек за бортом!»

Сухогруз направился к терпящим бедствие. Весь его экипаж высыпал на палубу. Когда до лодки оставалось совсем немного, боцман Николай Зайченко бросил спасательный круг. И неудачно – его отнесло в сторону. Чтобы не терять времени, пока круг вытянут за трос обратно, бросили второй. Он упал рядом с лодкой. Парень кинулся за ним, в несколько гребков настиг его, схватил и рванулся обратно. Девушка тоже прыгнула в воду, но она была очень слаба, ее начало сносить, и парень еле догнал ее. Она ухватила его за плечи.

Их стали подтаскивать к кораблю. Спустили трап, но было ясно, что сами они подняться не смогут. Более того, их стало затягивать под корпус, покрытый ракушками, которые рвали их майки и кожу. Тогда вниз спустился судовой плотник Юрий Догарев и помог несчастным ухватиться за трап. Лебедкой его втянули наверх.

Оказавшись на палубе, парень и девушка не могли произнести ни слова, они и на ногах-то стоять не могли. Их подхватили и отнесли в лазарет.

Судовой врач Леонид Васильев произвел осмотр. Шок, переохлаждение, обезвоживание, кровоточащие порезы и гнойные язвы по всему телу. Срочно требовалось переливание крови, и у лазарета собрались все свободные от вахты моряки.

Восемь часов спустя девушка и парень настолько пришли в себя, что смогли рассказать о происшедшем с ними.

* * *

Дебби Скейлинг было 24 года. Она с детства увлекалась парусным спортом. Участвовала во многих регатах и стала первой американкой, принявшей участие в кругосветке Whitbread Round the World. И пусть в качестве кока на южноафриканской яхте Xargo III, но сам факт!

По возвращении на родину она не собиралась порывать с парусами. В сентябре 1982 года ей подвернулась отличная работа. Дебби предложили стать членом команды 58-футовой двухмачтовой яхты Trashman. Правда, всего на один рейс: шесть дней пути, 1300 миль. Яхту предстояло перегнать из порта Бар-Харбор, штат Мэн, во Флориду. Там ее ждал владелец – техасский миллионер Моррис Ньюберг, сделавший состояние на утилизации мусора. Потому и своей яхте он дал такое непрезентабельное название – Trashman («Мусорщик»). Хотя порой Ньюберг и говорил, что сделал это в память о некогда популярной сёрф-рок-группе с таким названием.

Капитаном яхты был 31-летний Джон Липпот. Опыта ему хватало, но хватало и неуживчивости в характере, из-за чего ни на одной яхте он не задерживался надолго. А еще он пил – часто и много. В переходе его сопровождала 36-летняя Мэг Вулфенбергер, которую все звали просто Муни и которая ничего не понимала в яхтах и тем более в парусах.

Они вышли в море. Погода благоприятствовала. Яхта обогнула Кейп-Код, миновала Нью-Йорк. Но ясно было, что для управления такой яхтой, как Trashman, трех человек мало, тем более что ее капитан, что называется, не просыхал. Привыкшая к совсем другим правилам на борту, Дебби с удивлением внимала его рассуждениям о том, что пиво – это прохладительный напиток, пригодный к употреблению в неограниченных количествах в любое время суток, а виски вечером – и вовсе «святое дело». Его подруга Мэг такие взгляды полностью разделяла.

Они зашли в Аннаполис, штат Мэриленд, чтобы взять на борт еще двух человек. Ими были 27-летний англичанин Марк Адамс и 22-летний Брэд Кавано.

Встреча с Брэдом была радостной. Дебби была знакома с ним и знала, что он такой же истовый поклонник паруса, как и она сама.

Марк Адамс, увы, оказался полной его противоположностью. Он был неплохим яхтсме-



Брэд Кавано и Дебора Скейлинг в надувной лодке



До спасения несколько секунд. Скоро Дебору и Брэда поднимут на борт. Фото Ивана Клюева, штурмана «Оленегорска»



ном, но страдал тем же недугом, что и капитан яхты. Казалось, он задался целью перепить Липпота, причем делал это даже с каким-то азартом. Ко всему прочему, выпив, Адамс становился непредсказуемым, грубым и агрессивным

Дебби и Марк сразу невзлюбили друг друга, конфликт следовал за конфликтом, и девушка заявила, что берет расчет. Этому воспротивился капитан: потрясая подписанным Деборой договором, он сказал, что не заплатит ни цента и ославит девушку на все Восточное побережье, дав ей такие характеристики, что работу ей больше не найти. Это была серьезная угроза, и, скрепя сердце, Дебби решила потерпеть до Флориды.

В последнюю ночь в Аннаполисе Марк и Джон напились до полной невменяемости. Что касается Дебби, то ее терзали предчувствия, что все это добром не кончится.

Утром они отдали швартовы. Прогноз погоды был хорошим, однако на второй день давление стало быстро падать. Приближался шторм. Ночью скорость ветра достигала уже 60 узлов. 12-метровые волны забавлялись яхтой.

Капитан попытался завести дизель, но тот закапризничал, и Липпот отправился в машинное отделение, прихватив с собой бутылку виски. Да так и пропал там.

У штурвала в это время был Марк, который пьяно хохотал, словно специально подставляя борт яхты волнам. Когда подошло время вахты Дебби, она силой заставила Адамса оторвать руки от руля. Как выяснилось, штурвал ему был нужен для опоры. Англичанин упал и пополз к трапу, ведущему в каюту.

Капитан по-прежнему не появлялся, и Дебби поняла, что на самом деле он боится моря, именно это является истинной причиной его тяги к выпивке.

В этот момент в кокпите объявилась Мэг Муни. Ее тут же накрыло волной, ударив спиной о комингс. Она закричала от боли. Этот вопль заставил Липпота покинуть свое убежище. Вдвоем с Брэдом они перенесли женщину в каюту. Перепуганный капитан стал вызывать по рации береговую охрану. В ответ ему сказали, что, если шторм еще усилится, к яхте будет послан катер, а пока ждите…

Шторм чуть утих, и малость протрезвевшие Марк и Джон сменили Брэда и Дебби, которая рухнула на койку и тут же провалилась в сон.

Брэд Кавано был выносливее ее, он спал вполглаза. Потом он рассказал Дебби, что присмиревший было шторм снова взъярился – волны поднялись до 14 метров, ветер усилился до 70 узлов с порывами до 90. Он выглянул из рубки и увидел, что за штурвалом никого, а включенное подруливающее устройство с трудом удерживает яхту.

Он не успел занять место у штурвала, когда яхту развернуло, положило на бок и гигантский водяной вал с легкостью выбил иллюминаторы.

Trashman неохотно выпрямился. Его бизань-мачта была сломана.

Кавано спустился в каюту. Там было по щиколотку воды, а Марк Адамс и Джон Липпот дрыхли в своих каютах. Мэг, похоже, была без сознания.

Брэд растолкал Дебби с криками «Идем! Пора!». Она подумала, что подошел катер береговой охраны, спустила ноги и оказалась по колено в воде. И вода поднималась.

Тем временем Брэд заставил подняться Липпота и Адамса.

Плохо соображающий капитан упал грудью на штурманский столик и стал подавать сигнал бедствия.

Марк и Брэд на палубе уже отвязывали спасательный плот, но очередная волна вырвала его из их рук и унесла с собой.

У них была еще одна лодка – 11-футовый Zodiac. Ее удалось сбросить на воду, но при этом «надувнушка» перевернулась вверх дном.

Им предстояло последовать за лодкой. Они помогли выбраться из каюты Мэг. Но яхта накренилась, Муни упала и покатилась по засыпанной обломками палубе. Ей помогли подняться. Ноги женщины, ее руки, плечи были изрезаны до крови.

Как – этого они и сами не смогли бы объяснить, но через несколько минут они уже были в воде, держась за леера на боковых баллонах лодки.

А Trashman пошел ко дну. Это случилось в 50 милях от берега.

Перевернуть Zodiac мешали волны. Так продолжалось 18 ча-

сов. При температуре воды в Гольфстриме 76 градусов (24 по Цельсию) и температуре воздуха 40 градусов (5 градусов по Цельсию).

Лишь когда погода немного улучшилась, им удалось перевернуть лодку. Сначала в нее залез Джон. Совместным усилиями подняли Мэг. Затем забрались Брэд и Дебби. Последним был Марк, и когда он уже вытаскивал из воды ногу, что-то ударило его…

Это были акулы. Непонятно, почему они не напали раньше. Но было ясно, что они учуяли кровь, сочившуюся из ран Мэг, и теперь были повсюду. Их были десятки! Некоторые подплывали так близко, что становилась видна мембрана, прикрывавшая их похожие на бельма глаза. Другие были как мрачные тени, медленно кружившие в глубине.

Это были тигровые акулы, которые достигают 3,5 м в длину и готовы пожирать все: дельфинов, морских черепах, других акул, мусор… За такую неприхотливость их называют «мусорными баками с плавниками». И в этом была злая ирония, ведь и яхта Trashman имела к мусору определенное отношение.

Одна из акул схватила веревку, свисавшую с носа лодки, и какое-то время тащила Zodiac за собой. Затем акулы начали таранить лодку, и находившимся в ней оставалось лишь молиться, чтобы хищницы не продырявили резиновый борт. Но внезапно акулы изменили тактику и начали просто ждать. Они были голодны, но не торопились, уверенные, что их пожива никуда не денется.



Днем вдали появились два корабля… и скрылись за горизонтом. Джон Липпот раскачивался из стороны в сторону и монотонно бубнил: «Все кончено, все кончено». У них была небольшая фляга с водой, но не было продовольствия, не было теплой одежды. «Мы все умрем!» – кричал Марк Адамс.

Им надо было сохранить рассудок, но как это сделать, когда ночью дрожишь от холода, укрываясь вытащенными из воды водорослями, а днем твоя кожа покрывается пузырями от нестерпимого жара. У Мэг почернели и загноились раны.

Воду они выпили в первый же день. Их мучили жажда и голод. За ними последовали галлюцинации. На третий день Липпот и Адамс стали пить морскую воду. Два часа спустя у них начался бред: капитан стал расшвыривать водоросли, которыми укрывались Дебби и Брэд, требуя вернуть украденные сигареты, англичанин же стал отрывать заплатку от борта надувной лодки. Их глаза были пусты и неподвижны.

Ночью капитан объявил, что видит землю и поплывет в Фалмут, где припаркована его машина. Он прыгнул в воду, и через несколько секунд темноту пронзил душераздирающий вопль. И наступила тишина. Акулы начали свое пиршество.

Утром Марк Адамс, сев на борт, сказал, что хочет смотаться в магазин за пивом и сигаретами. Брэд пытался его остановить. На это англичанин спокойно ответил: «Ладно, обойдусь. Просто посижу минутку». Через мгновение он оттолкнулся и исчез под водой.

Акулы бросились на него. Они толкали друг друга и лодку, разрывая тело Марка.

Дебби пыталась зажмуриться и, как ни старалась, не могла, веки отказывались подчиняться ей. Через много лет она скажет: «Это был самый ужасный момент в моей жизни».



Дебби Скейлинг в 2005 году

Люди ждали, когда оболочка камер не выдержит, порвется, выпуская воздух, они окажутся в воде, и тогда… Неожиданно все стихло, акулы перестали терзать Zodiac и закружились вокруг лодки в медленном гипнотическом танце.

На четвертый день умерла Мэг. Перед смертью она уже не помнила себя и что-то бормотала до последней минуты, а потом вытянулась и затихла.

Брэд и Дебби сидели и смотрели, как она умирает. И ничего не могли сделать, ничем не могли помочь. А потом они… заснули, так оберегая себя от происходящего.

Когда они пробудились, уже взошло солнце, и тело Мэг лежало рядом с ними на дне лодки, скользком от гниющих водорослей и крови.

Они посмотрели друг на друга, и Брэд сказал, что не собирается умирать, что им нужно стать каннибалами. Дебби дала ему

Дебби Скейлинг в 1994 году написала книгу «Альбатрос: правдивая история выживания женщины на море», по которой был снят телефильм «Двое вернулись»



РОБИНЗОН ПО ПРИЗВАНИЮ

Советским и российским морякам – торгового и военного флотов – не раз приходилось оказывать помощь терпящим бедствие яхтсменам. Вот лишь один случай…

Танкер «Кострома» направлялся из порта Мена-эль-Ахмади в Персидском заливе в Венецию. 29 ноября 1968 года в 60 милях от Канарских островов слева по курсу был замечен небольшой плот с человеком на нем. Капитан «Костромы» приказал изменить курс.

По мере приближения выяснилось, что отчаянно жестикулирующий человек находится не на плоту, а на небольшом полузатопленном катамаране. Танкер осторожно приблизился к суденышку.

По шторм-трапу на катамаран спустился второй помощник капитана. Его встретил предельно истощенный, но пытающийся улыбаться человек. Он представился: «Френсис Брентон. Я из Ливерпуля. У меня на борту ни крошки еды и ни капли воды. Дайте мне того и другого и следуйте своей дорогой, я не могу покинуть свое судно». На это последовал ответ, что катамаран тоже можно взять на борт.

Уже на «Костроме» яхтсмен спросил, какое сегодня число и далеко ли до материка. Когда ему это сообщили, он помрачнел: «Я 106 дней плыл из Канады в Западную Африку и чуть-чуть недотянул», – после чего попросил высадить его в ближайшем порту. Ему был предложен Агадир, и это его вполне устроило.

Когда же путешественника спросили, почему он плыл один, то Брентон ответил: «Где найти идеального партнера, который разделял бы все твои мысли и желания? Нет, уж лучше быть морским робинзоном». Это был исчерпывающий ответ.

И в заключение: через несколько лет Френсис Брентон погиб, пытаясь пересечь Атлантику на воздушном шаре. В одиночку, естественно.

пощечину. Голова парня дернулась, взгляд прояснился. Словно оправдываясь, Дебби сказала: «Муни наверняка чем-то инфицирована».

Надо было избавиться от мертвого тела. Одежду и украшения Мэг они сохранили, чтобы, если им удастся выжить, передать родственникам. Обнаженное тело женщины они положили на резиновый борт лодки, но не решились просто сбросить его. Нужно было хотя бы какое-то подобие похорон. И они прочитали «Отче наш», а потом псалом 23: *«Господь – пастырь мой, я ни в чем не буду нуждаться. Он покоит меня на злачных пажитях и водит меня к водам тихим, подкрепляет душу мою, направляет меня на стези правды ради имени Своего. Если я пойду долиной смертной тени, то и там не убоюсь зла, потому что Ты со мной».* После этого они осторожно спустили тело за борт.

Акулы устремились к лодке.

Брэд Кавано следил за ними, борясь с соблазном последовать за Мэг Муни. Он больше не верил, что помощь придет, что они будут спасены. В голове его звучала детская песенка, и ему казалось, что, прыгни он в воду, то под эту райскую мелодию быстро и тихо пойдет ко дну или поднимется на небеса. Он наклонился… Еще одна пощечина привела его в чувство.

Акулы исчезли. Этим надо было воспользоваться. Они перевернули лодку и промыли ее. А потом еле залезли обратно.

Они легли на дно и стали ждать. Усталость была тупой, беспросветной.

Солнце скатилось с зенита, когда Брэд увидел корабль. Он тронул Дебби за плечо: «Смотри». Ее первой мыслью было: «Это мираж, этого не может быть».

Но огромный корабль направлялся к ним.

* * *

На борту «Оленегорска» Дебора Скейлинг и Брэд Кавано провели 12 часов. Их передали на катер береговой охраны у порта Мейкон, штат Северная Каролина.

Через неделю советский сухогруз пришел в Монреаль. Доктор Васильев позвонил родителям девушки. К его изумлению, к телефону подошла сама Дебби. Она сказала, что находится под наблюдением врачей, что физически чувствует себя неплохо, но морально все еще как в черной яме. Но она справится! И Брэд справится! И еще сказала: «Передайте всей команде, что я обожаю русских. Спасибо!»

Про этот случай написали все крупные американские газеты. Вырезанные статьи моряки «Оленегорска» повесили в столовой.

В советской прессе об этом счастливом спасении было сказано вскользь.

* * *

Дебора Скейлинг дважды была замужем. Родила детей. Выступала с лекциями. Она умерла в 2012 году в своем доме в Мексике в возрасте 54 лет при невыясненных обстоятельствах. Последние годы она пребывала в тяжелой депрессии из-за смерти сына – он тоже был яхтсменом и утонул в 2009 году. Сама Дебби с октября 1982 года в море больше не выходила.

Брэд Кавано живет в Массачусетсе. Он стал яхтенным капитаном и часто ходит под парусами по местам, в которых чуть не расстался с жизнью.

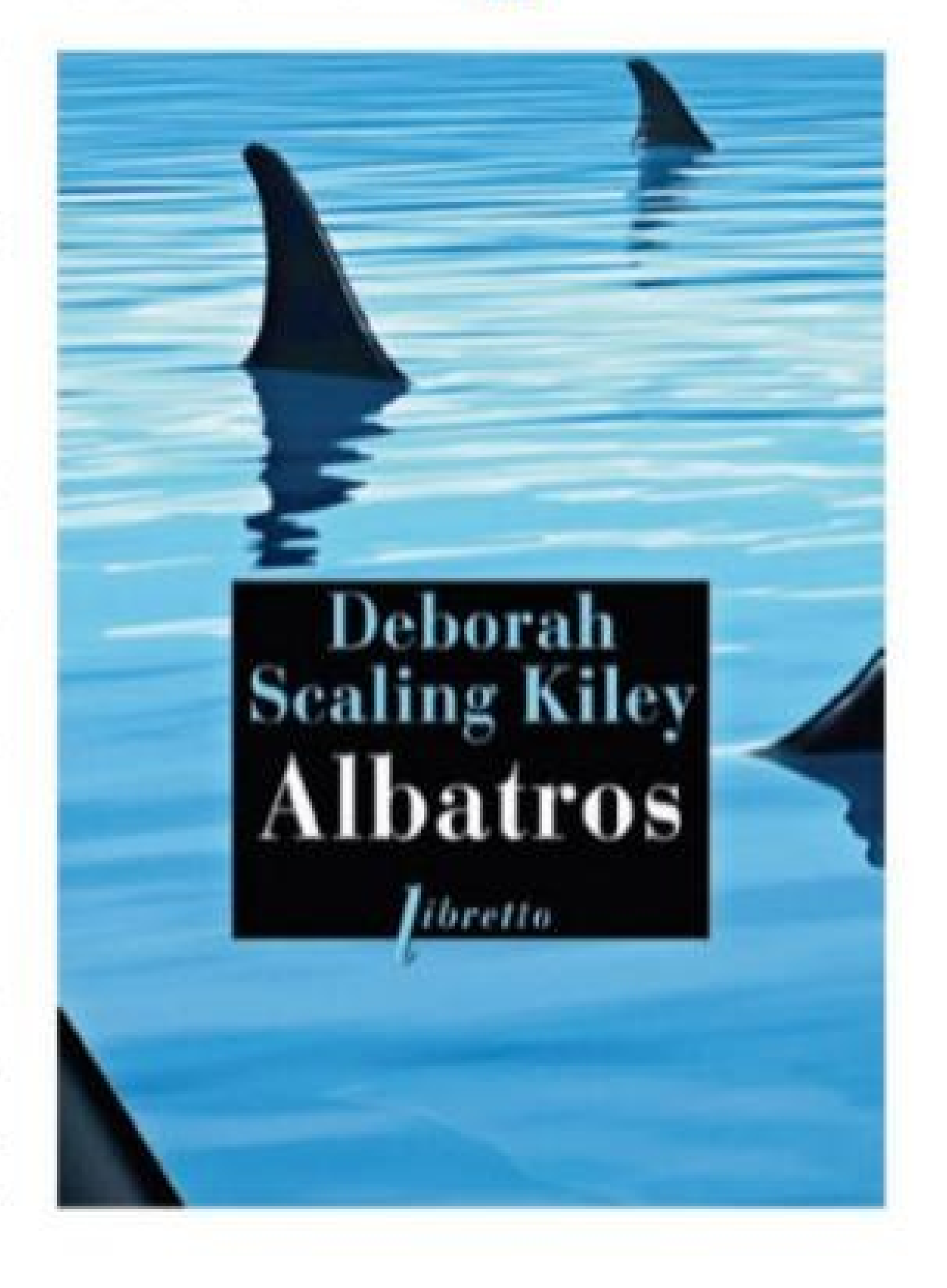
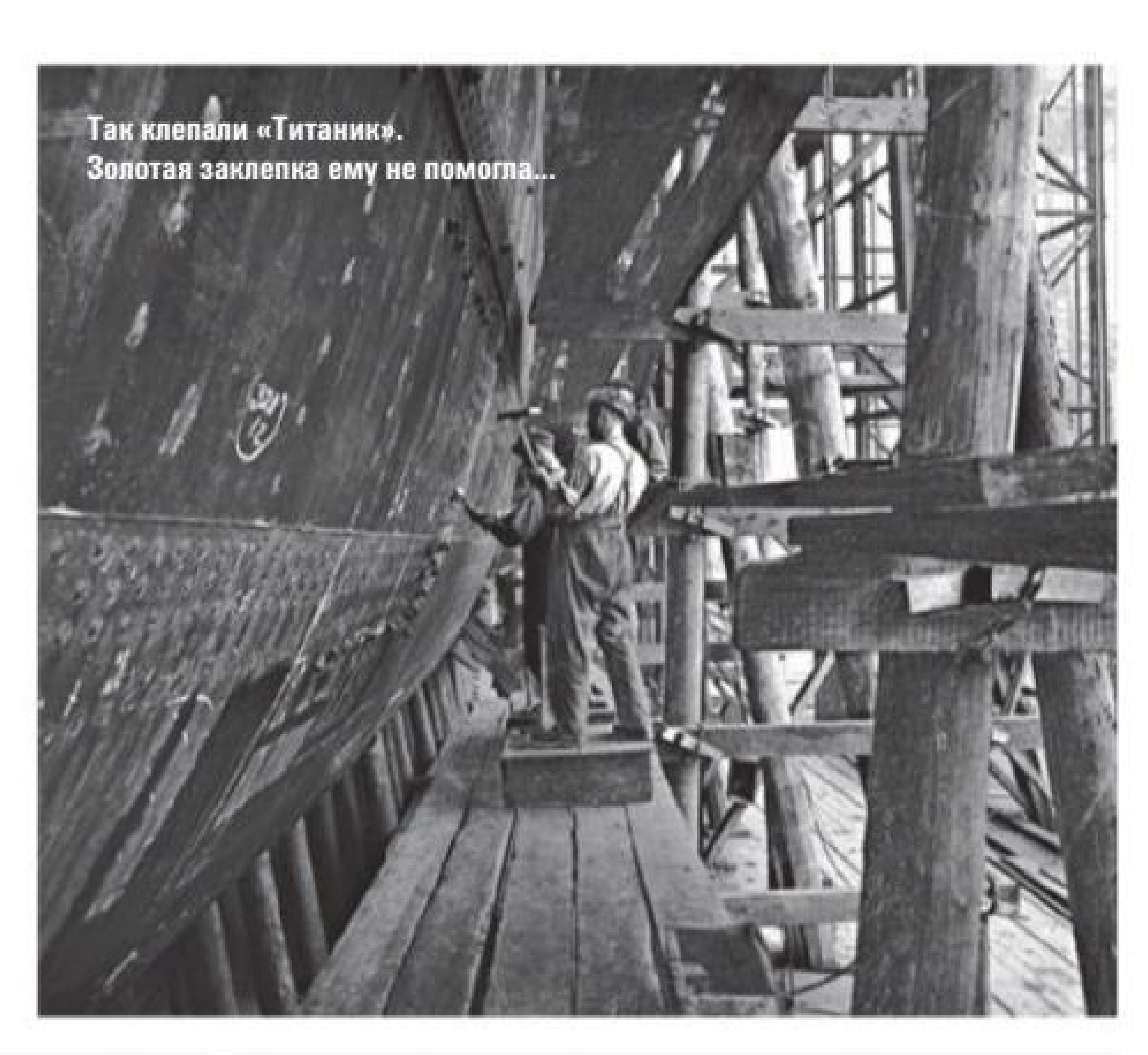


ФОТО: FRANCISBRENTON.COM, GOODREADS.COM

МОРСКОЙ РАЗГОВОР

ГДЕ СПРЯТАНА ЗОЛОТАЯ ЗАКЛЕПКА?

Это сейчас на стапелях трудятся сварщики, а в былые времена, когда на смену дереву пришел металл, его «сшивали» заклепками. И одна из них, укрытая от сторонних глаз в потайном месте, была золотой, что должно было принести кораблю удачу. Заклепывалась она уже в самом конце, перед спуском корабля на воду или во время сдачи приемной комиссии, причем часто решающий удар наносило какое-нибудь высокопоставленное лицо: министр, почтенный адмирал, кто-нибудь из представителей голубой крови. Ясно, что функциональной нагрузки золотая заклепка не несла, выполняя декоративную роль, которую все же вернее назвать сакральной. Как бы то ни было, лишь после завершения этого действа подписывались документы о приемке судна и начиналось обязательное празднество по случаю окончания строительства. Заметим к слову, что в сухогрузе «Либерти», строительство которых в годы Второй мировой войны было поставлено на поток, было более 14 000 заклепок. Пойди найди среди них золотую…


Так клепали «Титаник». Золотая заклепка ему не помогла...

ПОДГОТОВИЛ СЕРГЕЙ ГЛЕБОВ



ДЛЯ ЧЕГО ОСТРОВ СТАЛ КОРАБЛЕМ?

Этот вулканический остров в южной части Атлантического океана был открыт португальскими мореплавателями в начале XVI века и назван в честь Вознесения Господня. Сухой и бесплодный, остров Вознесения оставался мало кому интересен до 1815 года, когда на нем появился британский гарнизон. Вскоре, однако, выяснилось, что у казны элементарно нет денег на содержание поселения на острове. Ситуация казалась тупиковой, но морская смекалка не подвела: остров был переименован в «Корабль Ее Величества «Вознесение», стоящий на рейде», а жители городка Джорджтауна стали его матросами. А это уже, извините, совсем другая статья расходов, это по линии Адмиралтейства и флота, на который в империи никогда денег не жалели. И средства были выделены. А в 1836 году на острове побывал Чарльз Дарвин… но это уже совсем другая история.

ПОЧЕМУ КРАСОТА – СТРАШНАЯ СИЛА?

Спасибо мифам и Гомеру! Благодаря им известно, что формальной причиной начала Троянской войны стало похищение Елены Прекрасной. Ее красота была той силой, что смогла вывести в море армаду греческих кораблей. Исходя из этого, ряд математиков, равно отличающихся остроумием и интересом к истории, предложили ввести особую единицу измерения под названием «миллиелен», которая определяется как количество женской красоты, достаточное для того, чтобы стронуть с места один корабль. Сама Елена Прекрасная по этой трактовке обладала красотой, равной 1186 миллиеленам, так как именно столько греческих кораблей приплыло к стенам Трои согласно тексту «Илиады».



ФОТО: DIARY.RU, SSCHOOL8.NAROD.RU, DX-WORLD.NET

СВЕЖИЙ НОМЕР ЖУРНАЛА YACHT RUSSIA
МОЖНО НАЙТИ ПО СЛЕДУЮЩИМ АДРЕСАМ

Москва и Московская область

сетевые супермаркеты и магазины

АЛЫЕ ПАРУСА, сеть супермаркетов
АШАН, сеть супермаркетов
БАХЕТЛЕ, сеть супермаркетов
ГЛОБУС ГУРМЭ, сеть супермаркетов
ЗЕЛЕНЫЙ ПЕРЕКРЕСТОК, сеть супермаркетов
СПАР, сеть супермаркетов
SELGROS, сеть супермаркетов

супермаркеты и магазины

АВРОРА, сеть супермаркетов
СПРИНТ, сеть магазинов
БОРИСОВСКИЙ УНИВЕРСАМ, г. Москва, Каширское ш., д. 80
КРЕСТОВСКИЙ, г. Москва, пр-т Мира, д. 92
КРИСТИА ФЭШН, г. Москва, ул. Большая Михалковская, д. 1
КРОКУС, МО, г. Красногорск, МКАД, 65-66 км
КРОТЕКС, МО, Ленинский район, МКАД, 23 км
МАСТЕРПРОЕКТ, г. Балашиха, 3 км от МКАД по автодороге М7 (в Москву)
МАСТЕРПРОЕКТ, г. Москва, 1 км Рублево-Успенское ш., д. 4
МЕГА, МО, Ленинский р-он, Калужское ш., 21-й км
МЕГАСТАЙЛ, Кутузовский пр-т, д. 82
МЕГАЦЕНТР ИТАЛИЯ, ул. Академика Пилюгина, 10
МЕДИА-ПАРК, сеть супермаркетов
ПРОВАНС, гастрономический бутик, 1-й Обыденский пер., д. 9/12
РАМСТОР, Фрунзенская наб., д. 30
СИТИАВТОСЕРВИС, МО, г. Мытищи, ул. 1-я Пролетарская, д. 12
СИТИАВТОСЕРВИС, ул. Москворечье, д. 31, корп. 2
ТОУНЗ, Можайское ш., д. 2
ТРИ КИТА, «Всякая всячина», МО, Одинцовский район п. Горки-2, Можайское ш., 1
ФЕЯ ЦАРСКОЕ СЕЛО, ул. Профсоюзная, д. 45
ФЕЯ-2002, универсам, ул. Генерала Белова, д. 29, корп. 1

книжные магазины и киоски

КИОСК, ул. Барклая, д. 9
КИОСК, ул. Большая Тульская, вл. 2
КИОСК, Варшавское ш., д. 30Г
КИОСК, ул. 2-я Рейсовая, вблизи вл. 25
КИОСК, ул. Интернациональная, д. 2
КИОСК, ул. Лескова, вл. 1
КИОСК, ул. Липецкая, вл. 7
КИОСК, ул. Маршала Василевского, вл. 15
КИОСК, ул. Митинская, вл. 32
КИОСК, ул. Новозаводская, д. 2, к. 1
КИОСК, ул. Шаболовка, д. 30/12
КИОСК, ул. Шаболовка, вл. 59, корп. 1
ДОМ КНИГИ НА СОКОЛЕ, Ленинградский пр-т, д. 78, корп. 1
МОРКНИГА, Пятницкое шоссе, д. 7, корп. 1
МОСКВА Торговый Дом Книги, ул. Тверская, д. 8, стр. 1
МОСКОВСКИЙ ДОМ КНИГИ, ул. Новый Арбат, 8
МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ, Дом книги ул. Большая Полянка, д. 28

автозаправки

НЕФТО-АДЖИП, г. Москва, Ленинградское ш., 63Г
ФАКТУМ-ИНВЕСТ, МО, Одинцовский р-н, п. Усово-Тупик, Рублево-Успенское ш., 11 км, стр. 21
ТРАССА, АЗС №1, МО, Подольский р-н, Симферопольское ш., 36 км (левая сторона)
ТРАССА, АЗС №5, МО, Наро-Фоминский р-н, Киевское шоссе, 38-й км (правая сторона), вблизи д. Соколово
ТРАССА, АЗС №6, МО, Наро-Фоминский р-н, Киевское шоссе 37-й км (левая сторона), вблизи д. Соколово
ТРАССА, АЗС №12, МО, Ленинский р-н, Боровское шоссе (правая сторона), д. Рассказовка, стр. 2
ТРАССА, АЗС №16, МО, Мытищинский р-н, г. Мытищи, Волковское шоссе, 1-й км (левая сторона), владение 38, стр. 1
ТРАССА, АЗС №24, МО, Красногорский р-н, Новорижское шоссе, 32-й км (правая сторона), вблизи п. Нахабино
ТРАССА, АЗС №34, МО, Подольский р-н, ММК (бетонное кольцо), Калужско-Киевское шоссе, 3-й км (левая сторона), с/п Михайлово-Ярцевское, вблизи д. Терехово
ТРАССА, АЗС №35, МО, Наро-Фоминский р-н, ММК (бетонное кольцо), гор. поселение Калиненец, д. Юшково, 4-й км (левая сторона)
ТРАССА, АЗС №36, МО, Солнечногорский р-он, с/п Кутузовское, дер. Благовещенка
ТРАССА, АЗС №42, МО, Одинцовский р-н, г. Голицыно, 47 км Федеральной автомобильной дороги М1 Беларусь, д. 47, вблизи д. Бутынь
ТРАССА, АЗС №43, МО, г. Краснознаменск, 43 км Минского шоссе, левая сторона (АРИС)
ТРАССА, АЗС №45, МО, Солнечногорский р-н, с.п. Пешковское, п. Механического завода №1, 49 км автодороги Москва–Санкт-Петербург
ТРАССА, АЗС№53, МО, Раменский р-н, сельское поселение Вялковское, д. Шмеленки, 16 км Егорьевского ш. (справа)
ТРАССА, АЗС№54, МО, Донинское ш., 5 км (справа), вблизи д. Игумново, ул. Раменская, уч. №1

аэропорты

ВНУКОВО, сеть магазинов «Хорошие новости», 3 торг. точки
ДОМОДЕДОВО, АВК, «Кодак»
ДОМОДЕДОВО, АВК, «Планета Нокс ББ»
ДОМОДЕДОВО, сеть магазинов «Хорошие новости», 6 торг. точки

бизнес-центры

АЛЕКСАНДР ХАУС, ул. Б. Якиманка, д. 1
АЛЕКСЕЕВСКАЯ БАШНЯ, Ракетный бульвар, д. 16, стр. 1
БЦ «АФАНАСЬЕВСКИЙ», М. Афанасьевский пер., д. 7
БЦ «НА ЗНАМЕНКЕ», ул. Знаменка, д. 7
ВАВИЛОВ ТАУЭР, ул. Вавилова, д. 24
ГАЗПРОМ, Страстной бульвар, д. 9
ДАЙМОНД ХОЛЛ, Олимпийский пр-т, вл. 12/16
ДОМ НА БЕРНИКОВСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ, ул. Николоямская, д. 13/17
КАПИТАЛ ТАУЭР, ул. 1-я Брестская, д. 29
КУТУЗОВ ТАУЭР, ул. Ивана Франко, д. 8
МОНАРХ ЦЕНТР, Ленинградский пр-т, д. 31А, стр. 1.
НА МОХОВОЙ, ул. Моховая, д. 7
НА РУБЛЕВКЕ, Рублево-Успенское ш., 1-й км, д. 6
ОФИС-ОТЕЛЬ КОМПЛЕКС РАО ГАЗПРОМ, ул. Наметкина, д. 16
ТРЕТЬЯКОВСКИЙ, ул. Никольская, д. 10
ЧАЙКА ПЛАЗА 4, ул. Щепкина, д. 42, стр. 2А
ЯПОНСКИЙ ДОМ, Саввинская наб., д. 15
CENTRAL CITY TOWER, Овчинниковская наб., д. 20, стр. 1
FOUR WINDS PLAZA, ул. Б. Грузинская, д. 71
MIDLAND PLAZA, ул. Арбат ул, д. 10
SILVER CITY Серебряный город, Серебряническая наб., д. 29
VICTORY PLAZA, ул. Викторенко, д. 5

гостиницы

БАЛЧУГ КЕМПИНСКИ, ул. Балчуг, д. 1
МАРИОТ АВРОРА, ул. Петровка, д. 11/20
МАРИОТ ГРАНД ОТЕЛЬ, ул. Тверская, д. 26
МАРИОТ ТВЕРСКАЯ, ул. Тверская-Ямская 1-я, д. 34
МЕТРОПОЛЬ, Театральный пр., д. 1/4
НАЦИОНАЛЬ, ул. Моховая, д. 15/1
ПЕКИН, ул. Б. Садовая, д. 5
РЭДИССОН РОЯЛ МОСКВА, Кутузовский просп., д. 2/1
РЕНЕССАНС МОСКВА МОНАРХ ЦЕНТР, Ленинградский пр-т., д. 31 А, стр. 1
САВОЙ, ул. Рождественка, д. 3, стр. 1
ARARAT PARK HYATT, ул. Неглинная, д. 4
RADISSON SLAVYANSKAYA, Европы пл., д. 2

рестораны

АНДЖЕЛО, ул. 60-летия Октября, д. 5., кор. 3
ДОННА МАРГАРИТА, ул. 1905 года, д. 2, стр. 1
МАГАДАН, пер. Берсеневский, д. 3/10, стр. 8
ОБЛОМОВ, пер. 1-й Монетчиковский, д. 5
ТИНАТИН, ул. Плющиха, д. 58/1а
ЧАЙКА, ресторан-яхта. Причал Краснопресненской наб., д. 12
ЧЕРДАК, ул. Кузнецкий Мост, д. 7
BOLSHOI, ул. Петровка, д. 3/6, стр. 2
BUONO, Кутузовский пр., д. 2/1
BUTLER, Трехпрудный пер., д. 15
JAMIES ITALIAN, ул. Охотный ряд (ТГ «Модный сезон», 2 этаж)
LUCE, ул. 1-я Тверская-Ямская, д. 21

спортклубы

ДЖАНИН ФИТНЕС, МКАД 65-й км ЖОК «Рублево»
МАРК АВРЕЛИЙ, Измайловское ш., д. 71
ТЕННИСНЫЙ ЦЕНТР «ЖУКОВКА», Ильинское шоссе, стр. 2
MASTER GUM, Рублевское ш., д. 48
MASTER GUM, ул. Крылатские холмы, д. 7
ROYAL WELLNESS CLUB, Кутузовский пр-т, д. 2/1, гостиница «Украина»
WELLNESS CLUB VITASPORT, ул. Живописная, д. 21


яхтенные магазины

КАНАТНЫЙ ЯЩИК, яхт-клуб «Спартак», МО, г. Долгопрудный, ул. Набережная, 4А
КАНАТНЫЙ ЯЩИК, яхт-клуб «Ореховая бухта», МО, Мытищинский р-он, д. Болтино
МОРЕМАН, МО, г. Долгопрудный, ул. Набережная, д. 22, я/к «Аврора»
МОРЕМАН, Сколковское шоссе, д. 31, 1-й этаж, Торговый Центр «Спорт Хит»
МОРЕМАН, ул. Смольная, д. 63б, 1-й этаж, ТЦ «Экстрим», пав. М8 «Водный мир»

яхт-клубы

ОТЕЛЬ ЯХТ-КЛУБ «НОВЫЙ БЕРЕГ», МО, Мытищинский р-н, д. Болтино, ул. Верхняя Прибрежная, вл. 10, стр. 1
ПИРОГОВО, курорт, МО, Мытищинский район, пос. Клязьминское водохранилище, д. 3А

Санкт-Петербург

супермаркеты

АЗБУКА ВКУСА , сеть супермаркетов
АШАН, сеть супермаркетов
ОКЕЙ, сеть супермаркетов

автозаправки

ГАЗПРОМНЕФТЬ, сеть автозаправок
SHELL, сеть автозаправок

рестораны

ГОЛЬФСТРИМ, п. Комарово, Приморское ш., 484А
ПАРУСА, Петровская коса, д. 9

яхтенные магазины

ФОРДЕВИНД-РЕГАТА, Петровская коса, д. 7

яхт-клубы

ГЕРКУЛЕС, яхтенный порт, п. Лахта, ул. Береговая, д. 19
ЗАГОРОДНЫЙ КЛУБ «ТЕРИЙОКИ», г. Санкт-Петербург, г. Зеленогорск ул. Гаванная, д. 1, лит. А

Великий Новгород

SHELL АЗС, Лужское ш., д. 3
SHELL АЗС, ул. Б. С.-Петербургская, д. 160

Владивосток

РЕАЛМЕН, ул. Лейтенанта Шмидта, д. 17

Казань

SELGROS, ул. Мамадышский тракт, д. 32

Нижний Новгород

ОКЕЙ, пр-т Ленина, д. 113
СПАР, сеть супермаркетов

Рязань

SELGROS, Восточная окружная дорога, д. 15

Сочи

ЛАВКА ЯХТСМЕНА, ул. 20-й Горнострелковой дивизии, д. 16
HOTEL KATERINA ALPIK, п. Красная Поляна, ул. Защитников Кавказа, д. 77/2

Тверь

SHELL, Твер. обл., Бологовский р-н, п. Выползово, ул. Шоссейная д. 1А

Тольятти

ОКЕЙ, Автозаводский р-н, Борковская ул., д. 81

Тула

SELGROS, Зареченский р-н, ул. Октябрьская, д. 215

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ



АТОЛЛЫ ТУАМОТУ

Вход разрешен





ДЕЛО В СТОПОРЕ

Держать и пропускать



ТРЕТИЙ КОРАБЛЬ КАЛИГУЛЫ

Будет ли он найден?

СЛЕДУЮЩИЙ НОМЕР ЖУРНАЛА ПОСТУПИТ В ПРОДАЖУ 25 ИЮНЯ 2021 ГОДА


Yacht RUSSIA.COM
БОЛЬШЕ
ЧЕМ ЖУРНАЛ
с вами
в любой точке
планеты...
Теперь вы можете читать журнал на своем iPad, планшете, телефоне или компьютере.
Купить электронную версию или оформить годовую подписку можно на сайте журнала
www.yachtrussia.com
Download on the App Store
ANDROID APP ON Google play
zinio™
Yacht
G°G°R
ДУЭЛЬ ЛИДЕРОВ
ИГОРЬ В «ЧИЧЕСТЕРЕ»
КУБА ЛИБРЕ
СПОКОЙНЫЕ КАРИБЫ
ТЕМА НОМЕРА
РОКОВЫЕ МЕЛОЧИ
АНАЛИЗ АВАРИЙ
РЕКЛАМА